ARMES MILITARIA MAGAZINE

HORS-SERIE
N°12
69 FF - 495 FB
Can $19.75

LES GRANDES BATAILLES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

LA CAMPAGNE DE NORMANDIE (I)

6 JUIN 1944, LA PREMIERE VAGUE

Yves BUFFETAUT
Dessins en couleurs de Jean RESTAYN

M 4437 - 12 H- 69,00 F-RD

LES GRANDES BATAILLES
DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE
Collection hors-série Militaria N° 12

LA CAMPAGNE DE NORMANDIE (I)

6JUIN 1944, LA PREMIERE VAGUE

Yves BUFFETAUT
Dessins en couleurs de Jean RESTAYN
Cartographie de Jean-Marie MONGIN

HISTOIRE & COLLECTIONS - PARIS

Ci-dessus.
Dans un port anglais de la côte sud, des hommes de la 1st ou de la 29th US Division s'entraînent pour le débarquement à Omaha Beach. Ils ont pris place à bord de trois LCVP et n'ont apparemment pas le pied marin si l'on en juge par leurs mines dubitatives. L'embouchure du fleuve côtier est encombrée de grandes péniches, pour la plupart des LST, Landing Ship Tanks.
(National Archives)

LE PLAN DE L'OPÉRATION OVERLORD

Eviter les erreurs de 1917 est la principale priorité de Roosevelt lorsque la guerre éclate en Europe.

Faute de tout plan d'engagement, l'American Expedionnary Force avait été employée au profit des armées anglaise et française durant les premiers mois de 1918, ne jouant vraiment un rôle autonome qu'à partir de septembre. Aussi Roosevelt met-il tout son poids, dès l'invasion de la Pologne, pour que l'état-major prévoit un plan stratégique d'ensemble de l'engagement de l'armée américaine, même si celle-ci n'est encore qu'embryonnaire. La capitulation de la France sonne comme un véritable coup de tonnerre en juin 1940 et dès le mois de janvier 1941, des officiers britanniques et américains travaillent sur une stratégie commune, alors même que les Etats-Unis sont toujours neutres. Le premier plan est terminé le 27 mars 1941 et désigne bien évidemment l'Allemagne comme étant l'ennemi prioritaire et ce même si le Japon entrait lui aussi dans le conflit.

Churchill se laisse aller à ses faiblesses

Après l'attaque japonaise sur Pearl Harbor, l'Amérique entre en guerre. Deux semaines plus tard, Churchill se rend à Washington, pour la conférence *Arcadia*. Les Américains donnent leur priorité à la destruction de l'Allemagne, jugée comme plus dangereuse que le Japon. Encore reste-t-il à définir une stratégie commune et précise avec les Anglais. Or, les propositions de Churchill ne rencontrent qu'incompréhension et opposition. En effet, le premier ministre britannique refuse l'idée d'une attaque directe contre l'Allemagne et préconise d'affaiblir d'abord l'ennemi par des raids aériens, par son blocus et par des attaques périphériques contre ses alliés ou sur ses points faibles. Tout ceci n'étant accompagné d'aucune date précise. Cette apparente pusillanimité de Churchill trouve ses racines, comme chez tous les politiciens ou généraux âgés, dans la Première Guerre mondiale : les souvenirs des hécatombes sur le front occidental sont extrêmement dissuasifs et Churchill sait qu'une nouvelle saignée mettra un terme définitif à l'Empire britannique.

Pour les Américains, toute opération annexe ne peut que retarder le moment de l'assaut final, qui seul leur importe. Par ailleurs, il est indispensable pour lancer l'industrie américaine à plein régime, de préparer un calendrier précis, afin de fixer des dates limites, etc.

Faute d'une entente avec leurs alliés, les Américains travaillent seuls à un plan d'engagement contre l'Allemagne. Le premier plan d'invasion est proposé à Roosevelt en mars 1942 par le chef de la division des plans au War Department, Dwight D. Eisenhower. Il préconise un débarquement sur la côte du nord-ouest de la

France, à partir de l'Angleterre (et non après une traversée transocéanique) et à une date assez rapprochée : le printemps ou l'été 1943. L'US Navy n'accueille pas avec un enthousiasme immense ce plan qui lui laisse si peu de temps pour créer une flotte d'invasion, mais tous les programmes de construction de navires de débarquement sont lancés à cette époque.

Le 27 mars 1942, le plan d'Eisenhower est affiné par Marshall qui, s'inquiétant des risques d'effondrement de l'URSS durant l'été, va jusqu'à prévoir un débarquement limité dans le Cotentin dès 1942, afin de fixer sur place de nombreuses unités allemandes. Ce serait l'opération *Sledgehammer*. Puis, l'année suivante, l'effort serait délivré entre Boulogne et le Havre, au nord de la Seine : l'opération *Round-Up*.

L'état-major anglais adopte ce plan le 14 avril 1942, mais ne tardera pas à tout faire pour l'amender ou le retarder, provoquant parfois la colère des alliés, qui évoqueront même la possibilité de retirer d'Angleterre toutes les troupes américaines pour les expédier dans le Pacifique. Et pourtant, c'est finalement Churchill qui l'emporte grâce à son influence sur Roosevelt, en obtenant son accord pour une opération périphérique en Afrique du Nord, qui deviendra l'opération Torch et qui, malgré son intérêt stratégique évident, occasionnera un retard d'une année dans l'assaut direct contre l'Allemagne.

Notre propos n'est pas de résumer en si peu de pages la mise en place de la structure destinée à préparer le débarquement. Notons tout de même qu'elle apparaît le 13 mars 1943, lorsque le général Morgan est nommé *Chief of Staff to the Supreme Allied Commander* (Cossac) et qu'il s'installe à Saint- James Square, à Londres avec un état-major de près de 500 offi-

Ci-contre.
Le lieutenant-colonel Mac Ardle, du Transportation Corps, admire la décoration de la veste d'un marin américain alors qu'il supervise l'embarquement des unités terrestres dans les navires de l'US Navy. La croix en sparadrap sur son casque est un signe distinctif qui remplace peut-être le brassard généralement porté par les hommes du T.C.
(National Archives)

Ci-dessous.
Superbe exemple de l'activité débordante des ports britanniques à la veille du débarquement. La noria des LCVP est impressionnante et les équipages s'amusent manifestement avant d'embarquer des troupes. On reconnaît à l'arrière plan de nombreux destroyers, sloops et escorteurs, ainsi qu'un croiseur léger.
(National Archives)

Ci-dessus.
***Big Chief III*, un obusier automoteur M7 Priest américain s'apprête à rejoindre sa péniche, en l'occurence le LCT 234, comme l'indique le panneau accroché à l'avant de l'engin. Ce canon automoteur est très intéressant car il a été modifié pour le débarquement, avec l'ajout d'un blindage latéral, destiné avant tout à protéger l'équipage des embruns et de la mer plutôt que des projectiles allemands. Il est également doté d'un échappement étanche afin de pouvoir évoluer dans une eau relativement peu profonde, au bord de la plage.**
(National Archives)

Le plan d'Overlord

ciers. En mai 1943, une date pour le débarquement en France est enfin fixée : le 1er mai 1943. Puis, le 26 juin, le Cossac choisit le lieu du débarquement : la baie de Seine. Mais les travaux sont encore considérablement gênés par les hésitations britanniques et par l'absence d'un commandant suprême pour l'invasion.

Staline s'impatiente

Pendant des mois, une bataille politique fait rage à Washington pour le choix du commandant-en-chef. Marshall ou Eisenhower ? Pour de multiples raisons d'ordre essentiellement politique, Roosevelt pense qu'il est urgent d'attendre, tiraillé qu'il est entre les vœux de Churchill, la pression politique et ses propres désirs.

A la fin de 1943, les diversions des Britanniques redoublent d'intensité et le débarquement en Normandie, *Overlord*, semble vraiment sur une voie de garage. A la conférence *Sextant* tenue au Caire en novembre 1943, Churchill ne propose-t-il pas un nouveau calendrier : prise de Rome en janvier 1944, de Rhodes en février, entrée en guerre de la Turquie dans les rangs alliés, puis transformer la mer Egée en voie de ravitaillement pour la Russie avant de déclencher enfin l'opération Overlord, à l'automne 1944 dans le meilleur des cas ! Les Américains en sont furieux.

Heureusement, l'indécision des Alliés occidentaux est balayée à la conférence de Téhéran par la colère de Staline qui apprend avec stupéfaction qu'aucun chef n'a encore été nommé pour diriger le débarquement. Il rejette les propositions de Churchill sur Rhodes et le ventre mou méditerranéen et demande de doubler l'opération de Normandie par une action similaire dans le sud de la France.

Devant une telle fermeté, les Anglais s'inclinent et se croient même obligés, le 30 novembre 1943, d'annoncer que le lancement d'Overlord se fera bien en mai 1944. Et Roosevelt finit par trancher : le 3 décembre, il nomme Eisenhower commandant suprême de l'opération Overlord. Ce dernier arrive à Londres le 14 janvier 1944 et englobe le Cossac dans son propre état-major, appelé *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*, ou SHAEF.

Au sein du SHAEF, les trois principaux commandements sont confiés à des Britanniques, afin de contrebalancer la toute puissance américaine : Ramsay pour la Marine, Montgomery pour l'armée de terre et Leigh-Mallory pour l'aviation.

Les grandes lignes de l'opération Overlord

Le plan général de l'opération Overlord est fixé le 30 juillet 1943. Son objet est ainsi décrit dans le préambule :

« *(...) Monter et mettre en œuvre une opération, avec des forces et de l'équipement réunis en Grande-Bretagne et avec pour date le 1er mai 1944, afin de s'assurer une tête de pont sur le continent, d'où il sera possible de développer de futures opérations offensives. La tête de pont devra posséder des installations portuaires suffisantes pour maintenir sur place une force de quelques 26 ou 30 divisions et permettre à cette force d'être augmentée grâce à des débarquements en provenance des Etats-Unis ou d'ailleurs, de divisions supplémentaires à un rythme de trois à cinq par mois.*

» [1]

Le choix du lieu de débarquement est dicté par trois considérations : les possibilités de soutien aérien, l'infrastructure portuaire et la physionomie des plages. En effet, tout laissant à penser que les ports seront détruits par les Allemands avant leur capture, il est essentiel que le ravitaillement puisse se faire de façon aisée par les plages.

En se basant sur ces trois nécessités, deux régions seulement apparaissent praticables : le Pas-de-Calais et la baie de Seine. Le gros avantage du Pas-de-Calais est la proximité des bases anglaises, qui autorise un soutien aérien massif. Mais la région de Caen offre, selon les termes du plan, « *une alternative acceptable* ». En outre, la Normandie possède un avantage énorme sur le Pas-de-Calais : la protection contre les intempéries qu'offre la presqu'île du Cotentin, en brisant littéralement la houle d'ouest, alors que les plages du Pas-de-Calais sont totalement exposées au vent d'ouest, dominant dans cette région. Ajoutons encore que le Pas-de-Calais est le secteur le mieux défendu de toute la côte française.

Dans le plan daté du 30 juillet 1943, seule une attaque dans la région de Caen est proposée, car les effectifs disponibles ne permettent pas de d'engager plus de trois divisions d'infanterie et une division aéroportée. Malgré cela, les prévisions sont plutôt optimistes, puisqu'il est prévu que Cherbourg tombera au bout de 14 jours et qu'à ce moment, la tête de pont s'étendra de Trouville au Mont-Saint-Michel, en passant par Alençon.

Avant même d'être arrivé à Londres, Eisenhower demande à son état-major de modifier ce plan initial du Cossac. Pour le *Supreme Commander*, il est indispensable d'élargir le front d'attaque à la côte est du Cotentin et de faire passer le nombre de divisions de trois à cinq.

Le nouveau plan prévoit donc un front s'étendant du sud-Cotentin à l'Orne, l'assaut initial étant délivré par cinq divisions d'infanterie et une division aéroportée. Eisenhower approuve ce nouveau plan le 23 janvier 1944.

Un tel accroissement des forces d'invasion n'est pas sans poser des problèmes logistiques importants : où trouver le nombre d'avions de transport et surtout de péniches de débarquement nécessaires au presque doublement des effectifs engagés. Il manque en effet plus de 200 navires spécialisés de grande taille : LST, LCI et LCT. Or, ces bateaux n'existent pas. Ce n'est donc pas une question de transfert d'un autre théâtre d'opérations, comme le Pacifique ou la Méditerranée. Il n'y a donc qu'une solution : donner un mois de délai supplémentaire à l'industrie américaine pour qu'elle produise le matériel manquant. Aussi la date de l'opération Overlord est-elle repoussée au 1er juin, tandis que l'opération *Anvil*, le débarquement en Provence, est décalée elle aussi, jusqu'au 15 août.

1. Gordon A. Harrison – Cross-Channel Attack – Office of the Chief of Military Office, Washington, 1951. page 450.

Ci-dessus.
Une unité antichar américaine embarque à bord d'un LST. Les canons sont des pièces de 57 mm dérivées du canon anglais de même calibre. En juin 1944, il s'agit d'une arme à la puissance de feu bien insuffisante pour faire face à la plupart des chars allemands. Les tracteurs sont des Dodge 6 x 6 WC 63. A gauche, on reconnaît à sa rampe ajourée très caractéristique un LCM (Mark 3).
(National Archives)

Ci-contre.
A bord d'un LST, une batterie de Priest qui participera à l'assaut du D Day attend son départ d'un port anglais de la côte sud-est, réservée à tous les embarquements pour les deux plages américaines. Les hommes portent tous une bouée de sauvetage non gonflée. Si sur certaines péniches, les M 7 sont censés tirer depuis la mer, ce n'est pas le cas ici : les dispositifs d'échappement empêchent

Les derniers détails

Le plan définitif de l'opération Overlord est arrêté le 28 février 1944. La 2nd British Army de Dempsey débarquera entre Arromanches et l'embouchure de l'Orne à Ouistreham, sur trois plages appelées respectivement *Gold*, *Juno* et *Sword*. Quant à la 1st US Army de Bradley, elle sera jetée de part et d'autre de l'estuaire de Carentan sur les plages X et Y, bientôt baptisées *Utah* et *Omaha*. En outre, un vaste assaut aéroporté sera effectué par trois divisions, deux américaines et une britannique, aux deux extrêmités du front d'invasion.

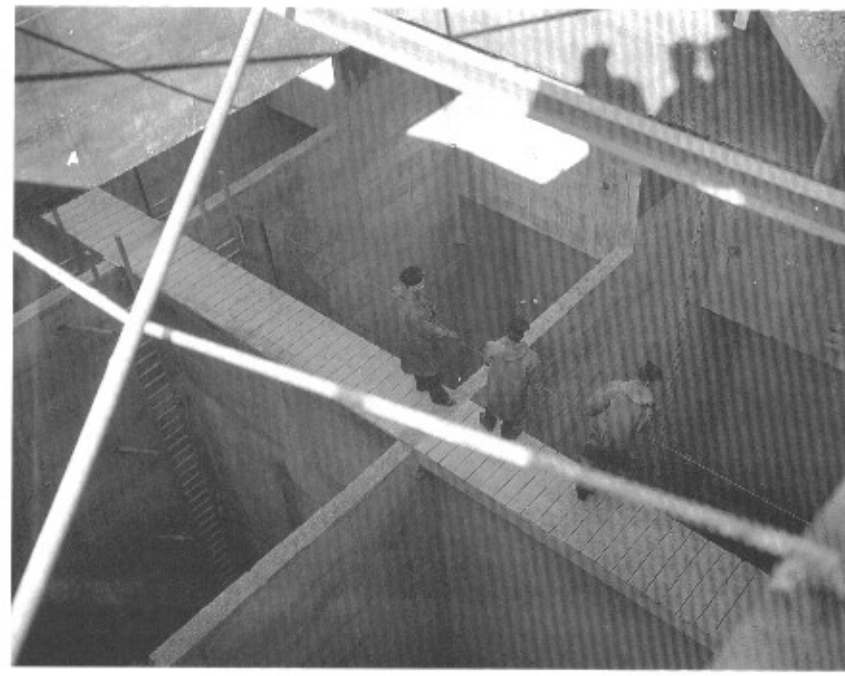
Le plan naval, élaboré par l'amiral Ramsay, est présenté à Eisenhower le 10 avril 1944. C'est une masse impressionnante d'ordres d'opération qui se présente sous la forme d'un pavé de 1 100 pages imprimées ! Les Américains en restent ébahis, eux qui ont pour habitude de ne fixer que les grandes lignes et de laisser les détails aux échelons inférieurs.

La grande inconnue de l'opération Overlord n'est pas le débarquement lui-même : les Alliés bénéficient d'une supériorité aérienne et navale telle qu'il est très improbable qu'ils ne puissent prendre pied sur le continent. Mais ceci ne suffit pas : aux Dardanelles en 1915 et plus récemment à Anzio, les débarquements ont été couronnés de succès, mais l'exploitation s'est révélée impossible. La raison principale en a été l'impossibilité de renforcer rapidement les troupes déjà à terre, ce qui a fait perdre très vite l'initiative tactique aux unités sur le terrain. Or, un renforcement correct de la tête de pont n'est pas envisageable sans un port ou au moins des moyens adéquats pour permettre le débarquement rapide de centaines de milliers d'hommes et de dizaines de milliers de véhicules.

Faute d'un port dans la zone d'invasion – celui de Cherbourg ne pourra être capturé avant au moins deux semaines et devra probablement être remis en état – il faudra que les Alliés l'apportent avec eux, selon l'expression même du Commodore Hughes-Hallett. Les Britanniques ont commencé à travailler sur un projet de port artificiel dès le début de 1942, de telle sorte qu'en juillet 1943, ils peuvent présenter aux Américains plus qu'une ébauche de ce qui deviendra le port *Mulberry*. Sans entrer dans les détails, car nous ne traiterons ici que le jour J lui-même, il n'est pas inutile de résumer rapidement ce à quoi ressembleront ces deux ports, Mulberry A et Mulberry B, destinés à être installés respectivement devant Omaha Beach et devant Arromanches. Chacun, constitué d'éléments préfabriqués, aura plus de trois kilomètres carrés de superficie, soit autant que le port de Gibraltar. Un brise-lames extérieur, appelé Bombardon, coupera la houle du large. Le port lui-même sera constitué de caissons en béton, les Phœnix, coulés sur place. Enfin, des jetées flottantes, à l'image de celles que l'on trouve aujourd'hui dans les ports de plaisance, permettront un déchargement très rapide des cargos et autres Liberty ships.

Pour éviter tous les risques de panne sèche des armées au combat, les Britanniques présentent une autre invention : Pluto, le *Pipeline under the Ocean*, qui ravitaillera les unités se battant en Normandie grâce à son pipeline flexible déposé au fond de la Manche par un navire câblier. Ceci évitera d'engager des tankers dans les opérations : ils seraient une cible trop tentante pour les U-Boote et la Luftwaffe.

Le plan d'Overlord



Ci-dessus.
Vue impressionnante de la structure des caissons Phœnix destinés à former l'ossature des deux ports artificiels, Mulberry A et B, l'un devant être établi devant Omaha Beach, le second devant Gold Beach, en face d'Arromanches. Construits en béton, les Phœnix seront acheminés à travers la Manche à la remorque, puis coulés sur place grâce des vannes. Là, ils formeront un brise-lames solide, aux côtés de navires sabordés et derrière l'abri extérieur créé par les Bombardons, d'étranges constructions cruciformes en acier destinées à réduire la houle. (National Archives)

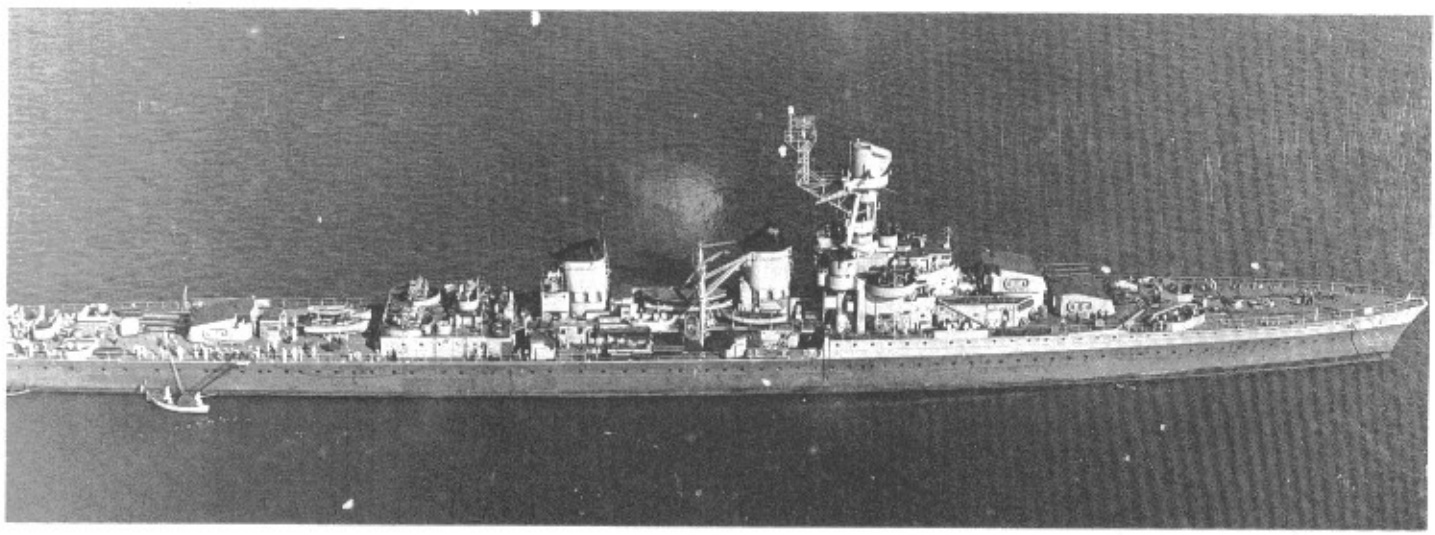
Ci-dessous.
Vue aérienne du croiseur *Montcalm*, l'un des deux croiseurs français (avec le *Georges-Leygues*) qui participe au débarquement dans la force O, en face d'Omaha Beach. Cette photo a été prise le 31 juillet 1943, après refonte partielle et modernisation aux Etats-Unis. Le *Montcalm* emporte neuf canons de 152 mm, avec lesquels il tirera notamment sur la batterie de Longues. (US Navy)

Une flotte impressionnante

La condition première de la réussite du débarquement tient au franchissement sans encombre de la Manche et à la réduction des défenses allemandes côtières avant la mise à terre des troupes. Pour cela, le rôle de la flotte de guerre est bien évidemment essentiel. Pas moins de 286 destroyers, sloops, frégates et corvettes forment l'escorte des quelque 4 000 navires engagés dans l'opération *Neptune*, la partie purement navale d'Overlord. Si la plupart des pays alliés sont représentés, la Grande-Bretagne (et le Canada) se taille la part du lion, avec 79 % des navires de guerre, contre 16,5 % aux Etats-Unis et 4,5 % aux autres nations (Pays-Bas, Grèce, Norvège, Pologne et France). Ces chiffres ne prennent pas en compte les péniches de débarquement, seulement la flotte de guerre.

Au sein de celle-ci, pas moins de 1 213 navires sont prévus pour l'appui-feu à courte ou moyenne distance, selon le tableau d'allocation de la page suivante.

Cette mobilisation incroyable n'est d'ailleurs pas limitée à la seule force d'invasion, puisque les différents *commands* de la Royal Navy sont mis à contribution,



Allocation des navires de guerre le 6 juin 1944

type	Western Task Force	Eastern Task Force	Home Command	réserve	total
cuirassés	3 US	3	1		7
monitors	1	1			2
croiseurs	10 (3 US et 2 français)	13 (1 polonais)			23
destroyers	30 US	30 (2 norvégiens)	20 (4 US et 2 polonais)		80
classe Hunt	5	14 (2 pol, 1 norv. et 1 frçais)	6		25
sloops	4	10			14
dragueur mines	56 (6 US)	42			98
petits dragueurs	62 (16 US)	87		40	189
frégates	12 (6 US et 2 français)	19 (2 français)		32	63
corvettes	4 (2 fr.)	17 (2 grecques)	50 (3 norv. et 1 français)		71
patrouilleurs	18 US				18
chalutiers armés	9	21	30		60
mouilleur mines		2	2		4
navires côtiers	113 (81 US)	90 (30 US)	292 (8 français, 13 holl. et 3 norv.)		495
transport d'hydravions		1			1
sous-marins de poche		2			2
groupe anti sous-marins		58			58
Total					**1 213**

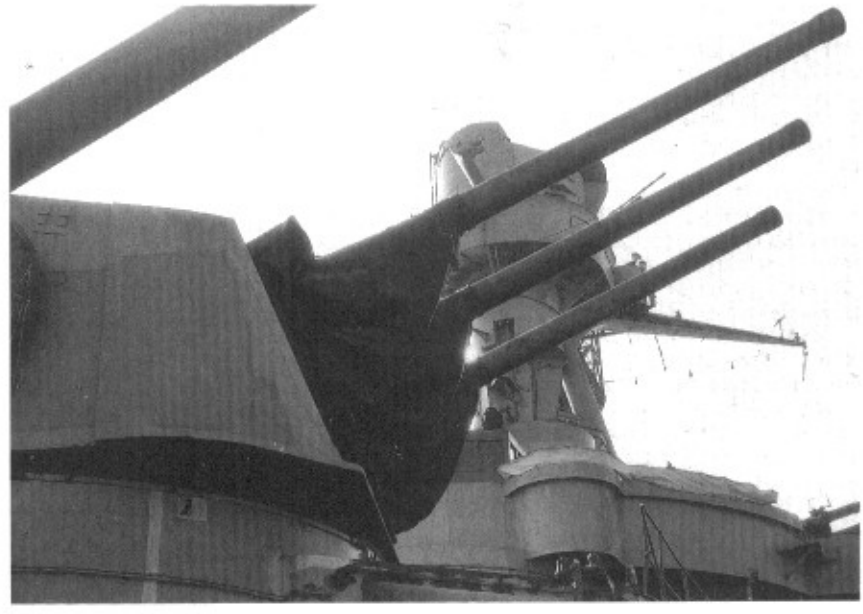
NB. Sauf indication contraire, les bâtiments sont d'origine britannique.

essentiellement aux deux extrémités de la Manche et surtout aux atterrages occidentaux. Ainsi, trois porte-avions d'escorte patrouilleront entre la Cornouaille et Ouessant. Quant à l'aviation, elle est mise à contribution d'une façon encore jamais vue : les patrouilles aériennes du Coastal Command sont si nombreuses qu'aucune position entre Land's End et la côte des abers, en Bretagne Nord, n'est survolée moins d'une fois toutes les demi-heures, jour et nuit, afin de surprendre tout U-Boot tentant de s'approcher de la flotte d'invasion.

Le plan naval

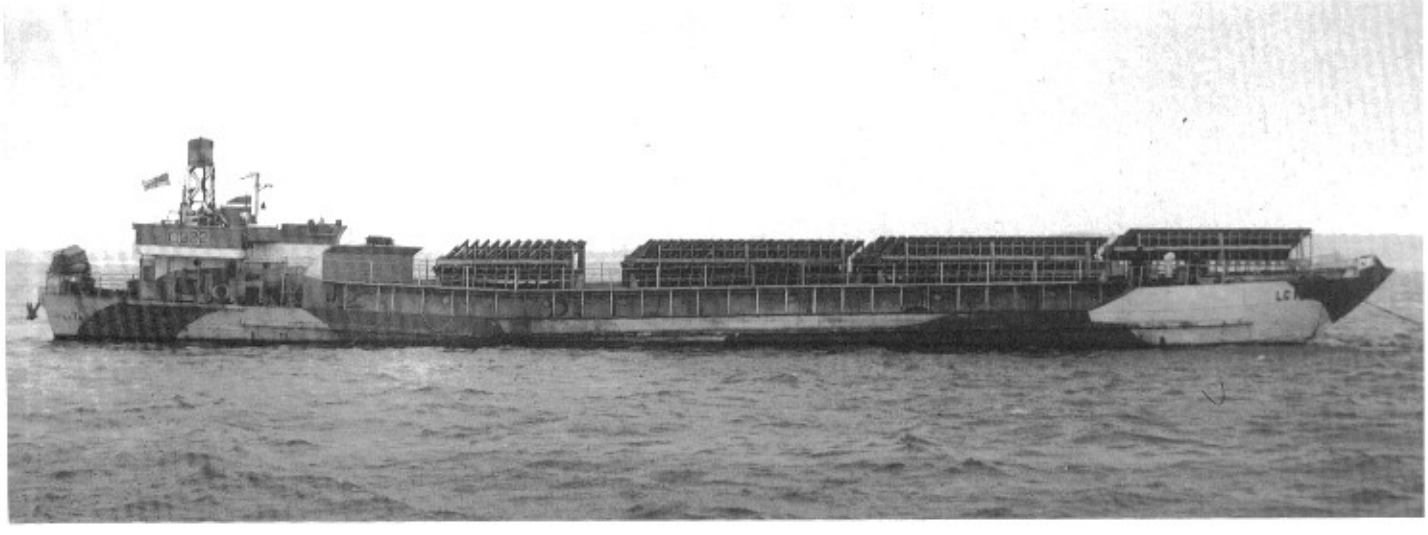
Réunir l'immense armada de 4 000 navires dans les ports du sud de l'Angleterre tient de l'exploit. Bien évidemment, les ports les plus proches de la côte normande sont réservés aux cinq forces d'assaut, les convois de la seconde vague, puis de la phase de consolidation, étant échelonnés vers le nord. Les navires de ligne, croiseurs et cuirassés, sont encore plus à l'écart, dans les ports de Belfast et de la Clyde, à la fois parce qu'ils tiennent bien la mer et peuvent se permettre un long trajet avant d'atteindre le littoral français et surtout pour être à l'abri d'éventuels raids de la Luftwaffe.

Les cinq forces d'assaut sont réparties selon le tableau de la page 10.



Ci-dessus. **Gros-plan sur les trois canons de 152 mm de l'une des tourelles du *Montcalm*.** (ECPA)

Ci-dessous. **La puissance de frappe est aussi fournie par des péniches, comme ce LCT (R), armé de 1 044 roquettes.** (IWM)



Ci-contre, page de gauche.
Un aperçu de la flotte d'invasion alliée, protégée par des ballons antiaériens. A l'arrière-plan, plusieurs énormes LST, long de plus de 100 mètres, sont au mouillage. On reconnaît au premier plan un LCT, en partie recouvert par un filet de camouflage. Barges et petites péniches font la navette entre la côte et les plus grands navires. Un LCVP semble particulièrement cabré à gauche de la photo.
(National Archives)

Le plan d'Overlord

L'escorte de la flotte de débarquement n'est pas seulement entreprise par les quelque 1 300 navires d'accompagnement, mais aussi par 171 escadrilles de chasse alignant plus de 2 000 avions. Les routes maritimes de la flotte d'invasion seront survolées en permanence par cinq escadrilles de douze appareils, tandis que les plages elles-mêmes seront couvertes sans interruption par douze escadrilles de chasse, soit 120 avions. Ainsi la flotte sera protégée contre toute attaque de la Luftwaffe.

Les menaces aériennes et navales étant ainsi écartées, il reste tout de même le danger de la traversée elle-même. Pour éviter que les navires se perdent, un système assez complexe de balisage est mis en place, avec des bouées sonores, qui permettront aux cinq convois de traverser sans encombre les champs de mines allemands, puis de localiser avec exactitude les plages de débarquement. Un balisage supplémentaire sera effectué pour deux des plages britanniques, peu facilement identifiables, Juno et Sword, grâce aux sous-marins de poche X 20 et X 23. Nous n'entrerons pas dans les détails des opérations de déminage qui débordent largement de notre cadre. [2]

En revanche, le rôle de l'artillerie des cuirassés, croiseurs et monitors est de toute première importance : annihilation des positions allemandes, tirs de contre-batterie et soutien des troupes lors du débarquement et de la consolidation de la tête de pont. Ils sont bien évidemment répartis en cinq groupes, de la façon décrite par le tableau de la page 11.

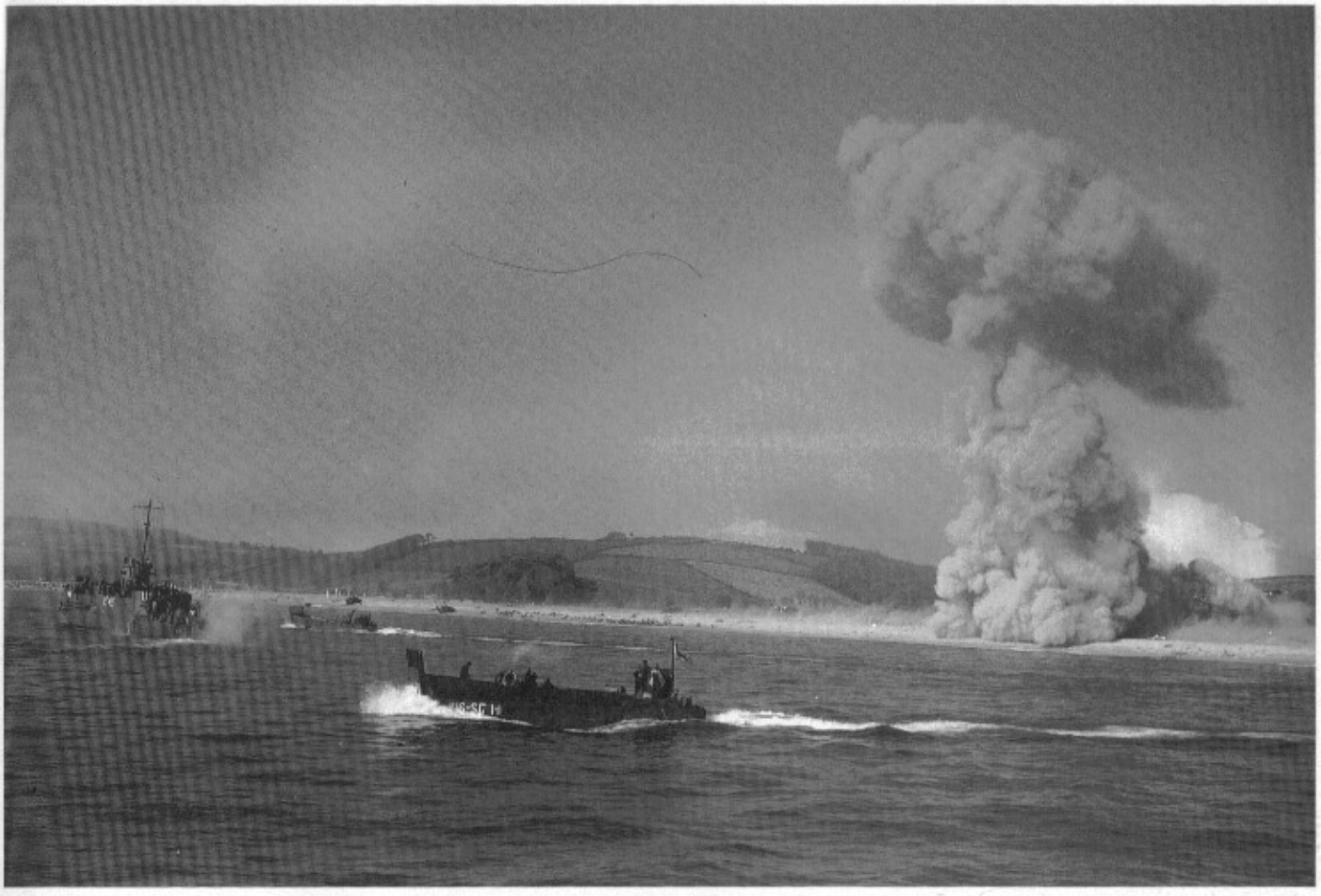
2. Pour tous les détails des opérations navales, se reporter au livre d'Yves Buffetaut – Les Navires du Débarquement – Marines Editions, Bourg-en-Bresse, 1994.

Répartition des ports d'embarquement

plage	division	port d'embarquement	port d'assemblement
Sword	3rd Br. Div.	Newhaven, Shoreham, Portsmouth	idem + Spithead
Juno	3rd Canadian	Southampton, Portsmouth	Solent
Gold	50th Br. Div.	Southampton	Southampton
Omaha	1st US Div.	Portland & Weymouth	Idem + Poole
Utah	4th US Div.	Torquay, Dartmouth, Plymouth	Torbay, Salcombe, Brixham

Ci-contre.
Ce tableau est tiré de l'excellente histoire officielle de l'US Navy de Samuel Eliot Morrison, rééditée en 1988 par Little, Brown and Co, à Boston.

Samuel E. Morison – History of United States Naval Operations in World War II – 15 volumes de 400 pages environ, soit plus de 6 000 au total.



Ci-dessus.
Une formidable explosion secoue le ciel bleu... du Dorset, lors de manœuvres américaines au mois d'avril ou de mai 1944. La côte rappelle par certains aspects Omaha Beach, ce qui n'est certes pas un hasard, même si les falaises mortes du littoral entre Port-en-Bessin et Isigny sont plus abruptes. Les deux petites péniches qui semblent s'éloigner de la côte sont des LCM, tandis que celle qui vire de bord en gîtant est un LCI, d'ailleurs bondé d'infanterie.
(National Archives)

La flotte de guerre devant les plages

plage	cuirassés	monitors	croiseurs	destroyers
Sword	2	1	5 (dont 1 polonais.)	13 (1 pol., 2 norvégiens)
Juno			2	11 (2 can., 1 norv. et 1 français)
Gold			5 (1 holl.)	13 (1 pol.)
Omaha	2 US		3 (dont 2 français)	12 (9 US)
Utah	1 US	1	6 (2 US, 1 hollandais)	8 US
réserve	2		3 (1 US)	7 US

NB. Les navires sont britanniques, sauf indication contraire.

L'observation d'artillerie pour la marine est confiée à 104 chasseurs Mustang et Spitfire qui travailleront par paire, l'un pour l'observation proprement dite, l'autre comme escorte. Ces avions, bien que pilotés par des pilotes de chasse, ont été préférés aux hydravions embarqués King fisher ou Walrus, considérés à juste titre comme trop lents et donc trop vulnérables au tir de la Flak.

De plus, des observateurs d'artillerie, appelés *Forward Observers Bombardment* dans l'armée anglaise et *Shore Fire Control* Parties dans l'armée américaine, seront débarqués en même temps que les premières vagues d'assaut. Ils sont entraînés pour communiquer aussi bien avec les navires anglais qu'américains.

Enfin, il convient d'ajouter que le soutien d'artillerie, dans les minutes précédant le débarquement, sera renforcé par les tirs de roquettes des navires spécialisés.

La consolidation

Bien que déjà considérable, le rôle de la marine ne se limite bien sûr pas à la simple traversée, ni à la préparation des plages avant l'assaut. Avant même que celui-ci ait commencé, d'autres navires quitteront l'estuaire de la Tamise et Plymouth, transportant cette fois les Forces L et B, chargées de la consolidation de la tête de pont. Il est en effet essentiel de ne jamais perdre l'initiative tactique, afin d'empêcher les Allemands de se renforcer. Dès le soir du Jour J, avec la seconde marée haute, commencera l'incroyable navette qui devra durer des mois. Un commandement spécial a été mis en place pour l'assurer : le BUCO ou *Build Up Control Organisation*. A hauteur de Southampton, la côte anglaise est coupée en deux par une ligne imaginaire : à l'ouest, tous les ports sont réservés aux Américains, à l'est, ils le sont aux Britanniques.

Nous n'insisterons jamais assez sur l'aspect essentiel de cette période de consolidation, qui nécessite des infrastructures et une organisation encore plus extraordinaires que le débarquement lui-même. Les prévisions d'Eisenhower sont d'ailleurs assez pessimistes si l'on en croit ces chiffres cités par Chester Wilmot. [3]

La consolidation ainsi est prévue :
— 18 divisions alliées à J + 10;
— 24 divisions alliées à J + 20;
— 30 divisions alliées à J + 35.

Dans le pire des cas, l'arrivée des renforts allemands devrait se dérouler selon le calendrier suivant :
— 25 divisions allemandes à J + 10;
— 30 divisions allemandes à J + 20;
— 37,5 divisions allemandes à J + 35.

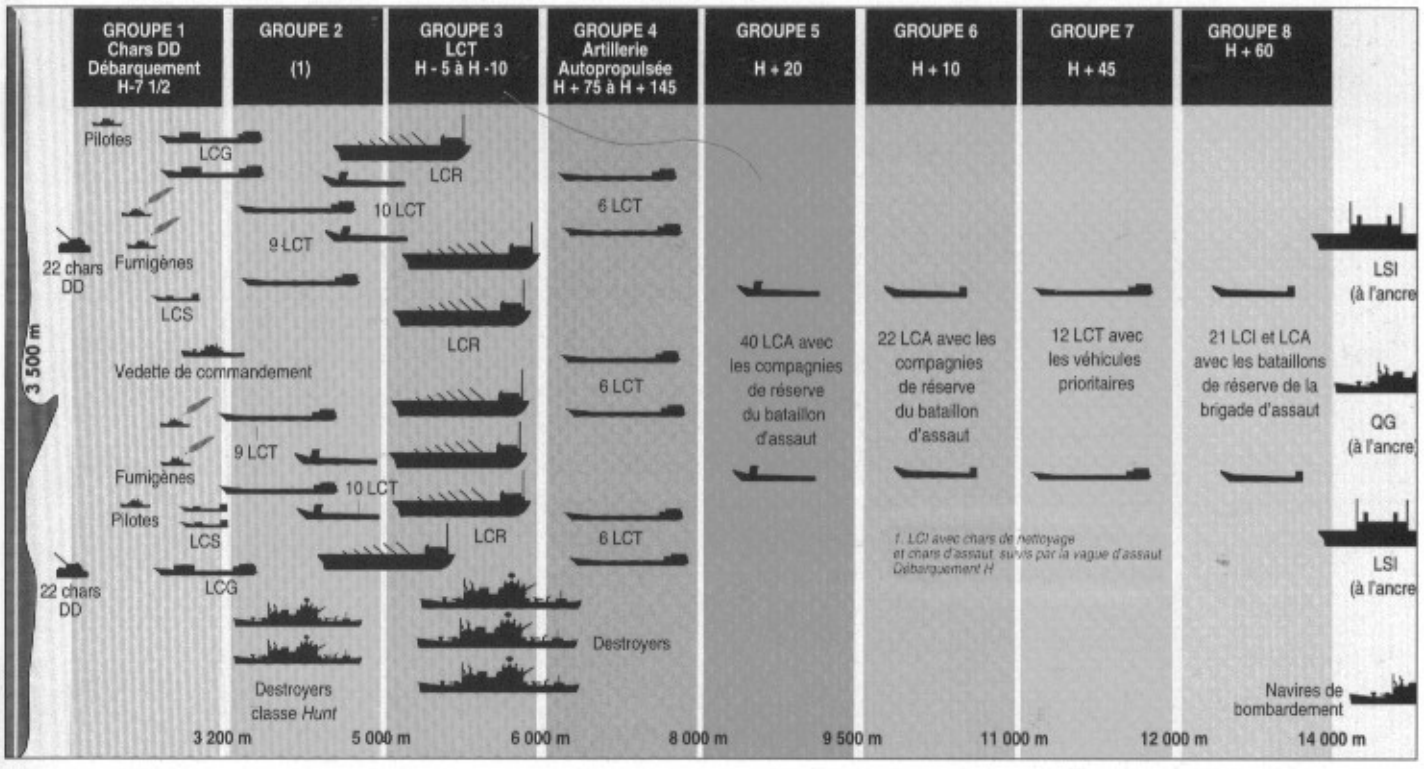
Dans cette hypothèse, la balance penche nettement en faveur des Allemands. Pour renverser un rapport

3. Chester Wilmot – The Struggle for Europe – Collins, London, 1953. page 184.

Le plan définitif de l'invasion

Ci-dessus.
Le chargement des LST est rapide mais impressionnant. Ces petites chenillettes Weasel M29 sont destinées à la 1st ou à la 29th US Division. Le système de portes des LST apparaît bien sur ce cliché : la coque comprend une porte à double battant qui ne communique directement avec l'intérieur du navire qu'au moment où la rampe intérieure est abaissée, ce qui rend le dispositif plus étanche et plus sûr. Les bossoirs des LST sont destinés à recevoir des LCVP, dont quelques exemplaires sont visibles à poste sur les LST 496 et 506. (National Archives)

Ci-contre.
Quelques jours avant le débarquement, le 1er ou le 4 juin, le captain Lasdun, Royal Engineers, donne ses derniers ordres à un auditoire anglo-américain, à bord d'un LST. Ladsun est le chef de la 693 Road Construction Company. Nous ignorons pourquoi les hommes à qui il s'adresse sont pour moitié américains. On remarquera la construction très simple du radeau de sauvetage gonflable, dont le fond à clairevoie n'est pas étanche. (IWM)



de force aussi désastreux, les Alliés doivent exercer une pression dans tous les domaines : sur les autres fronts, tout d'abord, et surtout en Russie et en Italie, puis en maintenant l'incertitude sur une seconde tentative dans le Pas-de-Calais et enfin en réalisant une interdiction totale des voies ferrées et des itinéraires principaux menant en Normandie.

Un assaut aérien et naval

A mesure que le plan d'Overlord s'est affiné, le nombre de divisions aéroportées engagées dans la bataille est passé d'une à trois. Il semble que ceci résulte de l'initiative de Montgomery, en même temps que le passage de trois à cinq divisions pour l'assaut maritime proprement dit. Le 21 janvier 1944, Eisenhower accepte ces propositions, malgré l'opposition de Leigh-Mallory. Les 82nd et 101st US Airborne Divisions sauteront à la base même du Cotentin, au nord de Carentan, afin de protéger le débarquement sur la plage d'Utah, non seulement en tenant les accès de celle-ci, mais aussi en attaquant par derrière les défenses allemandes. Dans le même ordre d'idée, la 6th Airborne Division britannique sera lancée à l'est de l'Orne, afin d'empêcher toute contre-attaque contre le flanc oriental de la tête de pont anglaise. Cette double opération se déroulera dans la nuit précédant le jour J.

Le lendemain matin, l'assaut des cinq divisions d'infanterie sera déclenché. La principale tête de pont, regroupant les unités débarquées à Omaha, Gold, Juno et Sword, devra s'étendre à la fin du premier jour entre l'Orne et la Vire, tout en étant jalonnée par les villes d'Isigny, Bayeux et Caen. A l'ouest, la tête de pont de la 4th US Division débarquée à Utah Beach et des deux divisions aéroportées devra être limitée au sud par le canal de Carentan et à l'ouest par le Merderet. L'idée d'une jonction dès le soir du D-Day entre les deux têtes de pont a été écartée en raison de l'obstacle que représente la ville de Carentan, solidement tenue.

Les deux ordres de bataille détaillés à la fin du chapitre donnent la composition des cinq forces d'assaut avec leur répartition exacte sur les différentes plages.

Décrivons maintenant les différentes phases de l'assaut naval, en s'aidant d'un croquis publié dans l'histoire officielle britannique, qui donne l'exemple de l'assaut de la 51st Highland Division devant Ouistreham (Sword Beach). Il montre la position théorique d'une brigade d'infanterie (la 3rd British Brigade) et de ses navires à H-20, en face de la côte normande.

A environ sept milles du rivage, le navire-amiral et les gros LSI jettent l'ancre et mettent à l'eau les petits LCA (*Landing Craft, Assault*) destinés au transport de l'infanterie, tandis que les nombreuses autres variétés de péniches de débarquement commencent aussi leur noria, les embarcations les plus lentes partant les premières, pour d'évidentes raisons de cohésion.

A H - 2 heures, les premiers LCT s'avancent vers la plage et à environ 7 ou 8 000 mètres de la côte, les chars amphibies DD les quittent pour être sur la plage cinq minutes avant l'infanterie. Dans le même temps, les péniches spécialisées et les navires de soutien se mettent en place et commencent à pilonner les défenses allemandes, notamment les LCT (R), armés de roquettes.

Derrière les DD tanks surgissent, à environ deux mille mètres, une série de péniches spécialisées, transportant notamment les chars du génie, tank dozers, Flails et autres Churchill Petard. Les LCA de l'infanterie suivent à courte distance, puis c'est le tour des canons automoteurs Priest ou Sexton, dont le rôle est de tirer depuis les péniches, avant même d'être mis à terre, malgré l'évidente imprécision que suppose ce genre d'exercice, les mouvements du bateau n'étant compensés par aucun dispositif.

Ci-dessus.
Ce schéma présente l'assaut d'une brigade d'infanterie britannique sur la côte normande et donne une excellente idée de l'importance des moyens navals nécessaires.
D'après Roskill – *The War at Sea*, volume III – HMSO, London, 1961.

Ci-dessous.
Avant d'embarquer, ces hommes de la 1st US Division sont comptés par des sous-officiers qui portent sur le casque d'acier l'insigne de la 29e division. Ceux de la *Big Red One* portent également l'insigne divisionnaire à cet endroit, mais il est dissimulé sous le filet de camouflage. Rappelons que les deux unités seront engagées ensemble sur *Omaha Beach*.
(National Archives)

Ci-contre.
Deux parachutistes anglais. Un infirmier et un aumônier, lourdement chargés s'entretiennent avec le pilote qui les emportera dans son C 47 jusqu'au dessus de la Normandie. Les paras emportent jusqu'à 40 ou 50 kg de matériel. (IWM)

Ci-dessous.
Un char léger Tetrarch quitte son planeur Hamilcar lors d'une manœuvre en Angleterre. La 6th Airborne compte 16 de ces chars légers au blindage et au canon insuffisants (respectivement 17 et 40 mm).

En bas à gauche.
Le général Gale devant le drapeau de la 6th Airborne. (IWM)

Sur les flancs, le plus souvent au ras de la côte, les destroyers sont en place pour ouvrir le feu sur tout objectif intéressant, tandis qu'au loin, les cuirassés et les croiseurs engagent à longue distance les batteries côtières allemandes. Hors de portée de vue, les deux brigades suivantes de la division s'approchent, en neuf groupes différents de LCI et de LCT. Puis, à la marée suivante, ce seront les navires destinés à la période de consolidation, les énormes LST ou LSI.

Plutôt que de décrire par le menu les différents types de péniches et de barges, ce qui serait assez fastidieux, nous avons préféré en illustrer les principaux types par des photographies, tout au long de cet ouvrage.

Les huit divisions d'assaut

Nous verrons plus loin les rôles exacts attribués aux cinq divisions d'infanterie et aux trois divisions aéroportées alliées pour les opérations du Jour J. Il est également utile de connaître leur composition exacte, qui est donnée au fil des pages suivantes.

La 6th British Airborne Division (Major General R.N. Gale)

❒ **3rd Parachute Brigade**
- 8th Bn, The Parachute Regiment
- 9th Bn, The Parachute Regiment
- 1st Canadian Parachute Regiment

❒ **5th Parachute Brigade**
- 7th Bn, The Parachute Regiment
- 12th Bn, The Parachute Regiment
- 13th Bn, The Parachute Regiment

❒ **6th Airlanding Brigade**
- 12th Bn, The Devonshire Regiment
- 2nd Bn, The Oxfordshire & Buckimghamshire Light Infantry
- 1st Bn, The Royal Ulster Rifles

❒ **Divisional Troops**
- 6th Airborne Armoured Reconnaissance Regiment, RAC
- 6th Airborne Divisional Engineers
- 53rd Airlanding Light Regiment Royal Artillery
- 6th Airborne Divisional Signals
- 22nd Independent Parachute Company (Pathfinders), Army Air Corps

Effectifs totaux :
- 702 officiers, 11 446 sous-officiers et hommes.
- 1 708 véhicules, dont 16 chars Tetrarch, 904 Jeeps et 506 camions.
- 46 mitrailleuses Vickers, 535 mortiers, 393 PIAT.
- 24 obusiers de 75 mm, 68 pièces antichars de 6 et 17 pdr, 23 canons de DCA de 20 mm.

50th (Northumbrian) British Division (Major General Graham)

❒ **69th Brigade**
- 5th Bn, The East Yorkshire Regiment
- 6th Bn, The Green Howards
- 7th Bn, The Green Howards

❒ **151st Brigade**
- 6th Bn, The Durham Light Infantry
- 8th Bn, The Durham Light Infantry
- 9th Bn, The Durham Light Infantry

❒ **231st Brigade**
- 2nd Bn, The Devonshire Regiment
- 1st Bn, The Hampshire Regiment
- 1st Bn, The Dorsetshire Regiment

❒ **Divisional Troops**
- 61st Reconnaissance Regiment RAC
- 50th Divisional Engineers
- 50th Divisional Signals
- 74th, 90th, 124th Field Artillery Regiments
- 102nd Antitank Regiment
- 25th Light Antiaircraft Regiment
- 2nd Bn, The Cheshire Regiment (mitrailleuses)

3rd Canadian Division (Major General Keller)

❒ **7th Brigade**
- The Royal Winnipeg Rifles
- The Regina Rifle Regiment
- 1st Bn, The Canadian Scottish Regiment

❒ **8th Brigade**
- The Queen's Own Rifles of Canada
- Le Régiment de la Chaudière
- The North Shore (New Brunswick) Regiment

❒ **9th Brigade**
- The Highland Light Infantry of Canada
- The Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders
- The North Nova Scotia Highlanders

❒ **Divisional Troops**
- 7th Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars)
- 3rd Canadian Divisional Engineers
- 3rd Canadian Divisional Signals
- 12th, 13th et 14th Field Artillery Regiments
- 3rd Antitank Regiment
- 4th Light Antiaircraft Regiment
- The Cameron Highlanders of Ottawa (mitrailleuses)

3rd British Division (Major General Rennie)

❒ **8th Brigade**
- 1st Bn, The Suffolk Regiment
- 2nd Bn, The East Yorkshire Regiment
- 1st Bn, The South Lancashire Regiment

❒ **9th Brigade**
- 2nd Bn, The Lincolnshire Regiment
- 1st Bn, The King's Own Scottish Borderers
- 2nd Bn, The Royal Ulster Rifles

❒ **185th Brigade**
- 2nd Bn, The Royal Warwickshire Regiment
- 1st Bn, The Royal Norfolk Regiment
- 2nd Bn, The King's Shropshire Light Infantry

❒ **Divisional Troops**
- 3rd Reconnaissance Regiment RAC
- 3rd Divisional Engineers
- 3rd Divisional Signals
- 7th, 33rd et 76th Field Artillery Regiment
- 20th Antitank Regiment
- 92nd Light Antiaircraft Regiment
- 2nd Bn, The Middlesex Regiment (mitrailleuses)

Ci-dessus.
Deux obusiers automoteurs de 105 mm M7 Priest de la 50th (Northumbrian) Division camouflés dans une haie dans les heures qui suivent le débarquement, le 6 juin 1944. L'engin du premier plan porte un blindage supplémentaire latéral qui n'est pas du type américain vu précédemment. Ce M7 a été débarqué par le LCT 281 sur la plage de Gold. Il appartient au 74th, 90th ou 124th Field Regiment, Royal Artillery.
(IWM)

Ci-contre.
Une colonne de véhicules de la 3rd Division attend que l'infanterie exploite ses succès sur les plages pour avancer. Ce genre d'attitude sera lourd de conséquences pour les Britanniques, leur empêchant notamment de prendre Caen dans les délais. Le char de tête est un Crusader III AA Mk III, armé de deux canons de DCA Oerlikon de 20 mm. Derrière, on reconnaît six Honey Stuart.
(IWM)

82nd US Airborne Division
(Major General Ridgway)

- 505th Parachute Infantry Regiment
- 325th Glider Infantry Regiment

- 507th Parachute Infantry Regiment (attaché)
- 508th Parachute Infantry Regiment (attaché)

❒ Divisional Artillery
- 319th Glider Field Artillery Bn (75 mm)
- 320th Glider Field Artillery Bn (75 mm)
- 456th Parachute Field Artillery Bn (75 mm)
- 80th Airborne Antiaircraft Bn

❒ Divisional Troops
- 82nd Airborne Signal Company
- 307th Airborne Engineer Battalion
- 307th Airborne Medical Company
- 82nd Counter Intelligence Corps Detachment

101st US Airborne Division
(Major General Taylor)

- 502th Parachute Infantry Regiment
- 327th Glider Infantry Regiment

- 501st Parachute Infantry Regiment (attaché)
- 506th Parachute Infantry Regiment (attaché)

❒ Divisional Artillery
- 321st Glider Field Artillery Bn (75 mm)
- 907th Glider Field Artillery Bn (75 mm)
- 377th Parachute Field Artillery Bn (75 mm)
- 81st Airborne Antiaircraft Bn

❒ Divisional Troops
- 81st Airborne Signal Company
- 326th Airborne Engineer Battalion
- 326th Airborne Medical Company
- 101st Counter Intelligence Corps Detachment

Les effectifs totaux d'une US Airborne Division sont de :
– 8 596 hommes.
– 283 Jeeps, 20 camions de 3/4 tons, 82 camions de 2 1/2 tons, 179 charettes-à-bras;
– 187 mitrailleuses de .30, 105 mitrailleuses lourdes de .50 (12,7 mm);
– 36 obusiers de 75 mm, 75 mortiers de 60 mm, 36 mortiers de 81 mm, 27 lance-flammes.

L'ordre de bataille américain

Ci-dessous.
Cette photo du général Eisenhower au milieu des hommes de la 101st Airborne, dans la journée du 5 juin 1944, est sans doute connue, mais elle mérite d'être replacée dans son contexte, ô combien difficile pour le général-en-chef allié. Depuis des semaines, son adjoint pour l'aviation, le Britannique Leigh-Mallory, ne cesse de s'opposer à l'idée même d'un assaut aéroporté. Le 30 mai 1944, il annonce à Eisenhower que les pertes en avions de transport vont être de l'ordre de 50 % et celles des planeurs encore bien pires, proches de 70 %. C'est donc en connaissance de ces chiffres terribles qu'Eisenhower vient visiter les paras de la 101st Airborne. Il indique dans ses mémoires qu'il resta jusqu'au départ du dernier avion, preuve de ses vives inquiétudes. « *Il était difficile d'imaginer un cas de conscience aussi déchirant (...) Si les événements venaient confirmer ses prévisions, je porterais jusqu'à ma mort le fardeau insoutenable de la responsabilité d'avoir envoyé stupidement au sacrifice des milliers de soldats.* »
(National Archives)

Ci-dessus.
Une longue colonne de chenillettes M29 Weasel s'apprête à embarquer à bord du LST 453. L'insigne circulaire qui apparaît sur les casques des hommes permet de les identifier sans difficulté comme des membres de la 29th Infantry Division, dont un Regimental Combat Group débarquera sur Omaha en même temps que la 1st Division. Ces Weasel appartiennent donc au 121st Combat Engineer Regiment.
(National Archives)

1st US Infantry Division (Major General Huebner)

16th Infantry Regiment
18th Infantry Regiment
26th Infantry Regiment

745th Tank Bn (attaché)

❒ Divisional Artillery
5th Field Artillery Bn (155 mm)
7th Field Artillery Bn (105 mm)
32nd Field Artillery Bn (105 mm)
33rd Field Artillery Bn (105 mm)

❒ Divisional Troops
1st Reconnaissance Troop, Mechanized
1st Engineer Combat Bn
1st Signal Company
1st Medical Bn
1st Counter Intelligence Corps Det.

Composition d'une INFANTRY DIVISION

Les effectifs totaux d'une division d'infanterie US sont de :
– 14 253 hommes.
– 10 avions de liaison.
– 13 automitrailleuses M8, 30 ambulances, 612 Jeeps, 209 camions de 3/4 ton, 106 camions d'11/2 ton, 383 camions de 31/2 ton, 18 camions de 4 ton, 5 Wreckers.
– 157 mitrailleuses de .30, 236 mitrailleuses lourdes de .50.
– 57 canons de 55 mm, 54 obusiers de 105 mm, 12 canons de 155 mm.
– 557 bazooka, 90 mortiers de 60 mm, 54 mortiers de 81 mm.

Ces chiffres et les ordres de bataille des divisions US sont tirés de :
Shelby Stanton – Order of Battle, US Army, World War II – Presidio, Novato, 1984.

4th US Infantry Division (Major General Barton)

- 8th Infantry Regiment
- 12th Infantry Regiment
- 22th Infantry Regiment

❒ Divisional Artillery
- 20th Field Artillery Bn (155 mm)
- 29th Field Artillery Bn (105 mm)
- 42nd Field Artillery Bn (105 mm)
- 44th Field Artillery Bn (105 mm)

❒ Divisional Troops
- 4th Reconnaissance Troop, Mechanized
- 4th Engineer Combat Bn
- 4th Signal Company
- 4th Medical Bn
- 4th Counter Intelligence Corps Det.

29th US Infantry Division (Major General Gerhardt)

- 115th Infantry Regiment
- 116th Infantry Regiment
- 175th Infantry Regiment
- 743rd Tank Battalion (attaché jusqu'au 14 juin 1944)

❒ Divisional Artillery
- 110th Field Artillery Bn (105 mm)
- 111th Field Artillery Bn (105 mm)
- 224th Field Artillery Bn (105 mm)
- 227th Field Artillery Bn (155 mm)

❒ Divisional Troops
- 29th Reconnaissance Troop, Mechanized
- 121st Engineer Combat Bn
- 29th Signal Company
- 104th Medical Bn
- 29th Counter Intelligence Corps Det.

Ci-contre.
Moment de panique sur une plage du littoral français, lorsqu'un avion de reconnaissance britannique survole à basse altitude les défenses allemandes et ceux qui les posent.
Avec l'arrivée de Rommel sur le front ouest comme commandant du Heeres-Gruppe B, commence une activité fébrile de renforcement du Mur de l'Atlantique, par la pose de pieux sur les plages et les champs et par l'installation de millions de mines.
(IWM)

LES DISPOSITIONS ALLEMANDES

Au début de 1944, la Wehrmacht est partout sur la défensive, mais elle n'est pas encore vaincue.

Certes, la maîtrise de l'air est entièrement aux mains des Alliés et les espoirs d'une reprise de l'offensive à l'Est se sont totalement évanouis. A l'Ouest, pas moins de 50 divisions sont bloquées pour la défense de la France contre un adversaire dont le potentiel est tel qu'il attaquera forcément avant la fin de l'année. Les Allemands ont totalement perdu l'initiative stratégique et sont contraints d'anticiper, tant bien que mal, les décisions alliées. Paradoxalement et malgré ce gros handicap, le débarquement anglo-américain est attendu avec une certaine impatience, au moins par Hitler et l'OKW, car il peut permettre aux Allemands de renverser la situation s'ils parviennent à écraser les Alliés et à les rejeter à la mer. Toute nouvelle tentative sera alors repoussée à un lointain avenir et les cinquante divisions gardées à l'ouest pourront être libérées pour le front russe. En fait, même avec une cinquantaine de divisions de plus, il est douteux que les Allemands aient pu réussir là où ils avaient échoué en 1941 et 1942, mais il est bon de se rappeler qu'au début de 1944, malgré des revers continus l'année précédente, il n'y a pas encore eu d'effondrement à l'Est.

La directive 51 du Führer

Le 3 novembre 1943, Hitler dresse son plan défensif à l'Ouest dans sa directive n° 51. Son étude est particulièrement intéressante. Elle commence par une introduction qui reconnaît que le danger principal pour l'Allemagne ne se trouve pas à l'Est, en raison des immenses étendues qui protègent encore le Reich, mais bien à l'Ouest, où une victoire alliée serait décisive.

En conséquence, Hitler interdit tout nouvel affaiblissement de l'Ouest au détriment des autres fronts. En outre, des efforts immenses doivent être consentis :

« *Pendant la première phase de la bataille, toute la puissance de frappe de l'ennemi sera engagée, par nécessité, contre nos forces tenant la côte. Seul un effort absolu dans la construction des fortifications, un effort jamais vu qui enrôlera toute la main d'œuvre et toutes les ressources physiques disponibles en Allemagne et dans les pays occupés, nous permettra de renforcer nos défenses le long des côtes dans le court laps de temps qui nous reste.* » [1]

Ce renforcement des défenses côtières n'est évidemment pas suffisant. Il faut aussi que la future tête de pont alliée soit « *atteinte par la pleine furie de nos contre-attaques* ». Pour cela, il est nécessaire d'envoyer des renforts et de parfaire l'entraînement des grandes unités présentes en France, afin de les transformer en une réserve mobile offensive de première classe. Pour cela, Hitler ordonne plusieurs mesures immédiate :

– améliorer l'armement des unités de Panzer et de Panzergrenadiere disponibles à l'ouest, notamment en leur versant 93 Panzer IV ou canons d'assaut. Les deux unités auxquelles pense Hitler en novembre 1943 sont

1. Gordon A. Harrison – Cross-Channel Attack. op. cit. page 464.

Ci-dessous.
Rommel inspecte sans enthousiasme apparent un char Hotchkiss H 39 modifié en *Stuka zu Fuss* par l'adjonction de fusées de 28 cm sur les flancs de la caisse du char. Pour l'ancien chef de la 7. Panzerdivision qui les a combattu en mai 1940, les chars français qui équipent encore en partie la 21. Panzerdivision au printemps 1944 sont sans aucun doute indignes de l'armée allemande. Or, dans les 24 heures suivant le débarquement, il ne disposera que de cette division blindée de second choix pour tenter de rejeter l'envahisseur à la mer.
(BA)

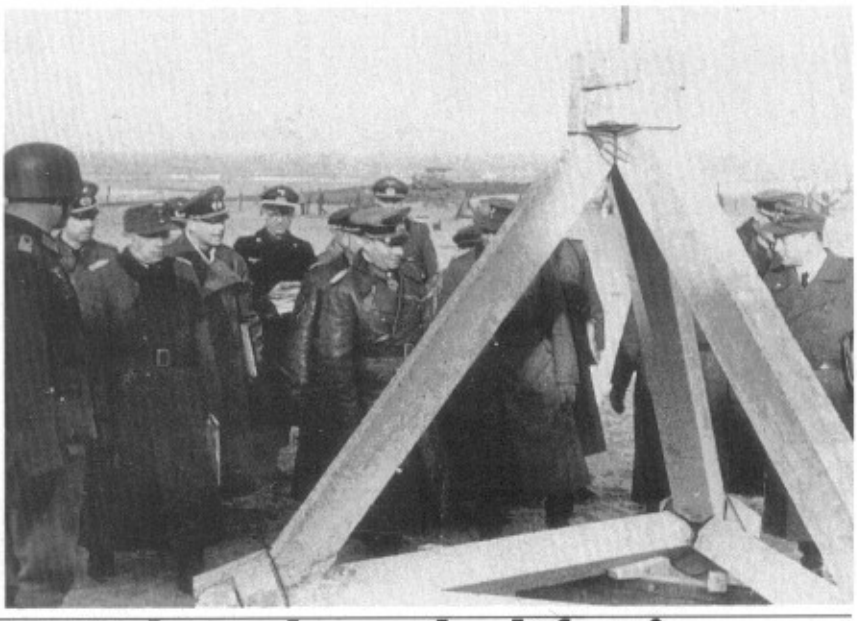
TRANSPORTS DE TROUPES AEROPORTEES ET CHASSE DE NUIT

Un C-47, plus connu sous sa dénomination britannique de Dakota. Les C-47 qui emportent les 82nd et 101st Airborne Divisions appartiennent aux 50th, 52nd et 53rd Wings. Contrairement aux craintes de Leigh-Mallory, les pertes en avions de transport seront des plus faibles, la Flak se montrant peu efficace dans le Cotentin.

Un Messerschmitt Bf 110 G4 équipé d'un radar FuG 220b Lichtenstein SN-2. Les services d'écoute de la chasse de nuit allemande sont parmi les premiers à se douter, au soir du 5 juin, de l'imminence du débarquement, en raison de l'interception de très nombreux messages d'avions de reconnaissance météo alliés.

Un planeur Waco de l'une des deux divisions aéroportées américaines. Plus léger que le Horsa britannique, le Waco est moins rigide et donc moins fragile, ce qui est heureux, les Landing Zones prévues dans le Cotentin étant inadaptées en raison des nombreuses haies qui barrent le paysage.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994



La Wehrmacht sur la défensive

la 21. Panzerdivision, encore équipée de matériel français, et la SS-Panzergrenadier Division « *Hitler Jugend* », qui va devenir dans les jours suivants une Panzerdivision à part entière;

– réorganisation des vingt divisions d'infanterie de la Luftwaffe, dont la qualité laisse grandement à désirer et qu'Hitler veut voir devenir une force de réserve mobile efficace, notamment grâce à l'arrivée de Sturmgeschütze.

– les divisions statiques de défense côtière seront renforcées par plus de 1 000 mitrailleuses et des allocations de 100 canons antichars Pak 40 ou Pak 43 seront faites mensuellement à partir de novembre 1943. En outre, elles recevront un entraînement pour leur permettre de jouer un rôle offensif (c'est-à-dire de contre-attaque) au cas où elles ne seraient pas directement mises en cause par le débarquement. Il faudra donc les rendre moins statiques;

– toutes les unités de la zone de l'intérieur, aussi bien les écoles militaires que les centres d'instruction ou de convalescence, devront être organisées en Kampfgruppen de la taille d'un régiment, capables de monter au front en 48 heures.

Ci-dessus et ci-dessous.
Rommel visite avec plus de satisfaction, semble-t-il, l'avancement des travaux de fortification sur les plages. L'ingéniosité allemande y trouve sans doute son compte, car les obstacles les plus invraisemblables sont imaginés par la troupe. Le cheval de frise, même en béton armé, est classique, mais le rail pivotant venant percuter un obus amorcé en cas de choc est beaucoup moins courant. En cas de submersion par la marée, on imagine la difficulté pour le génie naval allié pour désamorcer un tel dispositif. (collection Y. Fache)

Ci-contre.
Gros-plan sur les fusées de 28 ou 32 cm équipant certains Hotchkiss H 39 de la 21. Panzerdivision et de nombreux SdKfz 251 au sein des autres unités blindées de la Wehrmacht. L'efficacité d'une telle arme est sans plus psychologique que bien réelle, le système de pointage étant vraiment rudimentaire. (BA)

Malgré les espoirs de Hitler, ces mesures montrent bien que l'Allemagne en est arrivée à râcler les fonds de tiroir pour tenter de faire face aux Alliés occidentaux. Les ordres donnés à la Luftwaffe et à la Kriegs marine montrent la même impuissance face à la supériorité ennemie. Certes, Hitler promet des renforts pour l'aviation, mais ils viendront « *des défenses aériennes du front intérieur* (la défense du Reich) *et d'écoles ou d'unités d'entraînement* ». En outre, il faudra disperser tous les avions afin d'empêcher les raids massifs de l'adversaire. Il sera donc nécessaire de construire des aérodromes avancés un peu partout.

Quant à la marine, enfant pauvre de la Wehrmacht depuis les années d'avant-guerre, Hitler sait bien qu'elle ne peut prétendre s'opposer aux flottes anglaise et américaine. Aussi insiste-t-il sur les pièces d'artillerie côtière à multiplier, sur l'accroissement des champs de mines et sur l'éventuel emploi du personnel basé à terre en Kampfgruppen. Finalement, seuls les U-Boote pourront sans doute intervenir avec quelque efficacité. Aussi faut-il « *risquer un affaiblissement temporaire des forces sous-marines dans l'Atlantique* » pour défendre les côtes françaises, danoises et norvégiennes.

Subir la volonté de l'ennemi

Au début de l'année 1944, l'OKW souffre de plus en plus de ne pas connaître les intentions de l'ennemi. Où va-t-il frapper ? L'idée d'un seul assaut sur la côte française, probablement dans le Pas-de-Calais, qui était jusqu'alors privilégiée, commence soudain à perdre de la valeur. Des agents en Grande-Bretagne font remarquer en janvier 1944 que la proportion de grands navires de débarquement par rapport aux petites péniches est dix fois plus importante que dans les prévisions de l'amiral Doenitz. Ceci laisse à penser que les Alliés vont intervenir ailleurs. Le débarquement d'Anzio ne fait que confirmer cette crainte : l'ennemi semble vouloir disperser les forces allemandes avant l'assaut décisif. Trois divisions d'infanterie nouvellement formées sont alors envoyées dans le sud de la France, ainsi que la 9. Panzerdivision.

L'incertitude ne cessant de grandir, l'OKW renonce en mars 1944 à tout plan défensif basé sur le transfert de divisions d'un point calme à une zone menacée. Il n'est plus question de dégarnir une partie de la côte pour faire face à un débarquement puisque les Alliés ont les moyens de frapper une seconde fois ailleurs.

Ceci gênera bien sûr la concentration des forces allemandes, pourtant indispensable à la réussite d'une contre-attaque sur la tête de pont alliée. Et cela incite aussi l'OKW à ne pas fléchir dans sa volonté de maintenir coûte que coûte le même nombre de divisions à l'Ouest, malgré les terribles défaites subies en Russie, à Kiev, Leningrad, en décembre 1943 et janvier 1944, puis à Tcherkassy en février et en Ukraine, sur le Dniepr.

En revanche, le débarquement d'Anzio force l'OKW à transférer la 715. ID, entièrement motorisée, de France en Italie. Pour liquider la tête de pont, les généraux allemands souhaitent aussi l'envoi de la 9. Panzerdivision, alors seule unité blindée entièrement opéra-

tionnelle en France, à Anzio, mais Hitler refuse. En revanche, en mars, pour éviter que la Hongrie bascule du côté de l'ennemi, il est bien forcé de laisser partir la Panzer Lehr Division et d'autres unités provenant de la réserve stratégique. Si la Panzer Lehr revient en France dès le mois de mai, les autres divisions resteront sur le front russe.

A partir du 4 mars 1944, les Russes redoublent leurs efforts et leurs succès obligent l'OKW à de douloureux mouvements : deux divisions d'infanterie quittent l'Ouest pour la Russie, puis tous les Sturmgeschütze de quatre divisions basées en France sont envoyés en Roumanie. Enfin, après l'encerclement de la 1. Panzerarmee, le II. SS-Panzerkorps quitte la France pour la Russie, ne laissant plus à ce moment-là que la 21. Panzerdivision sous le commandement de l'OB West. Il est probable qu'un débarquement allié lancé au début du mois d'avril n'aurait rencontré qu'une résistance symbolique...

Mais les Soviétiques ont eux-aussi beaucoup souffert et leur offensive s'épuise, ce qui permet aux forces allemandes de l'Ouest de se reconstituer à partir du mois de mai.

Von Rundstedt renforce ses effectifs

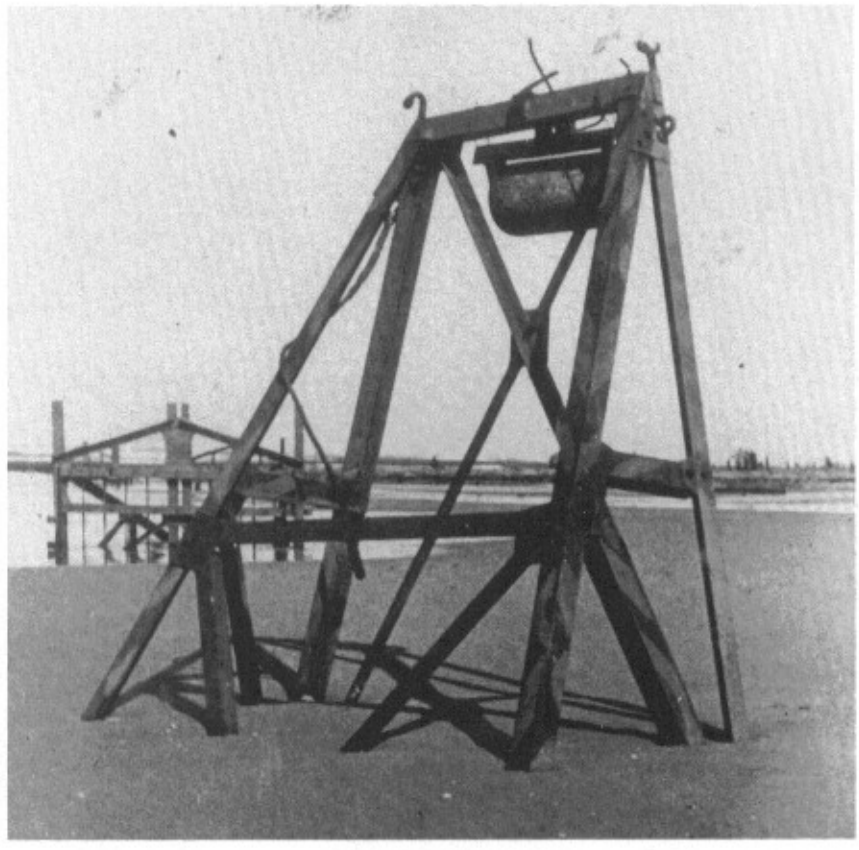
De novembre 1943 à juin 1944 et malgré la grave crise de mars-avril, le nombre de divisions disponibles sous le commandement de von Rundstedt est passé de 46 à 58. Ce chiffre comprend d'une part des formations exténuées retirées de Russie et en cours de réorganisation, mais aussi des unités nouvellement formées.

En fait, l'OB West dispose de divisions totalement hétérogènes : divisions d'infanterie type 1944, divisions statiques, divisions de parachutistes, Panzerdivisionen, Panzergrenadier-Divisionen et Luftwaffen Feld-Divisionen.

L'unité de base est normalement l'Infanterie-Division type 1944, dont le nombre de bataillons d'infanterie a été réduit de neuf à six. La création d'un Fusilier- Abteilung, chargé de la reconnaissance, mais formé sur le modèle du bataillon d'infanterie, permet de limiter un peu la baisse d'effectifs, qui demeure sensible : en 1939, une ID comptait 17 200 hommes. En 1943, le chiffre a été réduit à 13 656 par la suppression de trois bataillons d'infanterie. En 1944, la nouvelle ID a encore perdu des hommes, pour tomber au chiffre de 12 769.

Grâce à de gros efforts dans le domaine de l'armement, principalement en armes automatiques, l'ID type 1944 conserve une puissance de feu égale à celle de 1939 et supérieure, par exemple, à celle de l'Infantry Division américaine : artillerie de puissance voisine, mais nombre d'obusiers d'infanterie plus important et nette supériorité en armes automatiques.

Malheureusement pour von Rundstedt, il ne dispose que d'une faible quantité de divisions de ce type, le gros de ses forces étant composé de *Bodenständige Divisionen* ou divisions statiques. Ces unités sont intéressantes en ce qu'elles ont été créées à la demande même de von Rundstedt, en 1942, car il désirait disposer de divisions dont il serait sûr de ne jamais être désaisi pour le front de l'Est. Bâties théoriquement sur le modèle triangulaire des anciennes ID, avec trois régiments de trois bataillons, elles sont pourtant notoirement plus faibles, manquant de *l'Aufklärungs-Abteilung* et disposant d'une artillerie plus faible.



Ci-dessus.
Cette construction métallique compliquée, solidement enterrée dans le sable, possède un cylindre probablement rempli d'explosifs, mais nous ignorons comment il est mis à feu. A l'arrière-plan, on reconnaît un autre dispositif, plus fréquent sur les plages et connu sous le nom de « porte d'étable belge ». Nous ne savons pas l'origine de ce nom.
(Coll. Y. Fache)

Ci-contre.
La mise en place de pieux, de madriers et autres asperges de Rommel devient le sport favori des troupes allemandes à l'ouest après l'arrivée de Rommel. Il est vrai que ce genre de défenses est particulièrement bon marché.
(Coll. Y. Fache)

La 21. Panzerdivision

Plus grave encore, l'OKW a puisé dedans pour compenser les pertes à l'Est. Même si elles n'ont pas été déplacées, elles ont presque toutes perdu à tour de rôle leur troisième régiment, parfois remplacé par des unités provenant de l'Est, les fameuses *Ost-Truppen* si caractéristiques des premières phases de la bataille de Normandie. Dès lors, les tables d'organisation ne sont plus respectées et on trouve aussi bien des divisions à six bataillons, comme la 716. ID, qu'à onze, comme la 709. ID.

Nous ne rentrerons pas ici dans le détail des autres divisions, comme la 3. Fallschirmjäger-Division (paras), qui ne sont pas intervenues le 6 juin 1944.

De même, sur les dix Panzerdivisionen qui seront engagées dans la bataille de Normandie, une seule est apparue au combat le jour J, la 21. Panzerdivision. Nous nous limiterons donc à sa seule description.

La 21. Panzerdivision

Quoique portant le nom glorieux de l'une des divisions de l'Afrikakorps, la 21. Pz. Div. n'a qu'un lointain rapport avec son aînée, détruite dans la poche de Tunis en 1943. Nous ne retracerons pas ici la création de la nouvelle 21. Panzerdivision en juillet 1943. Il suffira de se reporter aux pages 10 et 11 du *Hors Série Militaria* n°1 pour en connaître les détails. En revanche, il est utile de citer sa composition à la date du 6 juin 1944, avec la précision relative que différentes sources divergentes nous autorise.

– Le Panzer-Regiment 22 alignerait entre 110 et 121 chars, ce qui signifie qu'il est en dessous de sa dotation théorique. Parmi ceux-ci, plus des deux-tiers sont des PzKpfw IV, les autres étant non pas des Panther... mais des Somua S 35. Le I. Abteilung est normalement doté de 17 Panzer IV Ausf. H ou J dans ses quatre compagnies. En revanche, le II. Abteilung ne compte aucun Panther, nous l'avons vu, mais cinq Panzer IV Ausf. H pour les 5., 6. et 7. Kompanie, la 8. ne possédant que six Panzer IV Ausf. B ou C à canon court de 75 mm. Le complément est fait par les Somua, au nombre total de 32 ou 35. D'après nos recherches les plus récentes, les Somua n'ont pas été engagés dans la bataille, contrairement aux nombreuses modifications de châssis français qui équipent d'autres unités de la division.

– Le Sturmgeschütz-Abteilung 200 est l'autre unité blindée de la 21. Panzerdivision. Il est entièrement équipé de canons allemands montés sur des châssis français de Hotchkiss H 39 ou de chenillette Lorraine. D'après Rolf Stoves, chacune des cinq batteries est

Ci-dessus.
Le général Feuchtinger présente à Rommel des équipages et des engins du Sturmgeschütz Abteilung 200 de sa division, ici un Hotchkiss armé d'un canon de 10,5 cm.
(BA)

Ci-dessous.
Probablement le matin même du débarquement, le même type d'engin monte vers la côte, soigneusement recouvert de branchages à cause des Jabos.
(BA)

BLINDES ET ARTILLERIE ALLEMANDS

Un PzKpfw IV Ausf. H de la 21.Panzerdivision. Cette unité détruite en Tunisie est reconstituée le 15 juillet 1943 à partir de la *Schnelle Brigade West* dans la région de Rennes. Elle utilise du matériel improvisé ou surclassé. Seul le 1er bataillon dispose d'un nombre suffisant d'engins modernes, comme le Panzer IV. Le II. Abteilung ne touchera jamais ses Panther en Normandie, mais il n'utilisera pas non plus ses Somua dans la bataille.

Un canon de 8,8 cm Flak 18 du Flak-Regiment. 79. L'insigne n'était pas porté sur les pièces d'artillerie mais sur les véhicules tracteurs (en l'occurence 5 t. SdKfz 6 Bussing ou 8 t. SdKfz 7). Les bandes de victoires autour du canon furent par la suite interdites en Normandie pour des raisons évidentes de camouflage.

Un SonderKraftfahrzeug 232 du Panzeraufklärungs-Abteilung 12 de la 12. SS. Panzerdivision « *Hitlerjugend* ». Ce véhicule est peut être celui de l'*UnterscharfFührer* Dahmann, qui effectua une mission de reconnaissance le 6 juin 1944 à 3 heures du matin.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994

équipée de six Pak 40 sur châssis de Hotchkiss H 39 et de quatre obusiers de 10,5 cm sur châssis de Lorraine. Toutes les photographies d'époque prouvent que ce sont également des châssis de H 39 qui emportent les obusiers. Certaines sources indiquent seulement quatre batteries au lieu de cinq.

– Le Panzer-Artillerie Regiment 155 est une unité totalement hétérogène dont voici la composition, qui laisse présager de redoutables problèmes d'approvisionnement :

– I. Abteilung : deux batteries de quatre canons yougoslaves de 122 mm tractés;

– II. Abteilung : trois batteries de six 10,5 cm leFH 18/40 auf Geschützwagen 38 H (f);

– III. Abteilung : idem;

– 10. (gp)s. Werfer Batterie : quatre batteries d'orgues de Staline à 24 rampes sur châssis de semi-chenillé Somua. Le calibre des fusées est de 8 cm, mais il est possible, preuve photographique à l'appui, que certains H 39 porteurs de fusées de 28 cm aient été utilisés, à la façon des SdKfz 251 Stuka zu Fuss. Nous ignorons s'ils ont vraiment servi en opérations.

– Le Panzer-Jäger-Abteilung 200 n'est pas blindé, mais sa puissance de feu est appréciable avec trois compagnies de huit pièces de 88 mm, certes peu mobiles, mais d'une efficacité remarquable.

Les autres divisions en première ligne sur le front d'invasion.

Quatre divisions allemandes sont directement concernées par le débarquement du 6 juin 1944 :

– la 709. ID, une division statique qui tient la côte est du Cotentin entre Cherbourg et Carentan. Sa valeur est médiocre, mais elle est soutenue, à l'arrière, par la 91. ID, une division d'infanterie type 1944, stationnée autour de Bricquebec. Ces deux divisions seront engagées contre la 4th US Division et les 82nd et 101st Airborne Divisions.

– la 352. ID, qui tient la côte entre Carentan et Bayeux, est une bonne division d'infanterie (type 1944), arrivée certes depuis peu, mais composée de troupes solides. Elle sera opposée à la 1st US Division soutenue par des éléments de la 29th US Division.

– la 716 ID, une division statique de valeur peu homogène, surveille le rivage entre Bayeux et l'embouchure de l'Orne. Elle fera donc face à l'assaut des trois divisions d'infanterie britanniques et de la 6th Airborne.

– la 21. Panzerdivision, stationnée entre Caen et Falaise, interviendra très vite contre les paras anglais, puis contre les troupes fraîchement débarquées.

Ci-dessus et ci-dessous.
La 10. (gp)s. Werfer Batterie de la 21. Panzerdivision est normalement équipée de Somua semi-chenillés, mais on trouve également en France à la même époque des lance-roquettes montés sur des châssis d'Opel Maultier blindé. Le Nebelwerfer 42 possède dix tubes lance-fusées.
(BA)

Les divisions de l'Atlantik Wall

Pour être complet, il convient d'ajouter que la ville de Carentan est tenue par une unité d'élite, le Fallschirmjäger-Regiment 6, tandis que la côte ouest du Cotentin est protégée par la 243. ID, une division statique et que dans la région de Coutances - St Lô se trouve une brigade mobile, la 30. Enfin, deux autres divisions blindées sont à proximité mais ne pourront respectivement intervenir qu'à J + 1 et J + 2 : la 12-SS « Hitler Jugend », cantonnée entre Evreux, Bernay, Dreux et Gacé et la Panzer Lehr, en position au sud de Dreux.

On constate ainsi que les Allemands sont en état d'infériorité dans tous les secteurs, sauf celui d'Omaha Beach où la 352. ID livrera un duel à la 1st US Division, soutenue par seulement un Regimental Combat Team de la 29th. Enfin, il est bon de rappeler que si le débarquement avait eu lieu en avril 1944, les Allemands n'auraient pu mettre en ligne que deux divisions d'infanterie statique, avec deux divisions d'infanterie type 1944 en réserve à Saint Lô et au sud de Caen...

Les défenses côtières allemandes

Après sa nomination comme commandant en chef du front ouest en 1942, le feldmarschall von Rundstedt active les travaux de construction du mur de l'Atlantique, surtout après le raid canadien sur Dieppe en août 1942 : pas moins de 15 000 points d'appui bétonnés, servis par 300 000 hommes doivent être terminés pour le 1er mai 1943. Une telle besogne est impossible à réaliser dans un laps de temps si bref et malgré les efforts de la propagande, le mur de l'Atlantique ne sera jamais aussi puissant que le désirait Hitler. Rundstedt reconnaîtra d'ailleurs après la guerre qu'il aurait fallu dix ans de travaux pour arriver au but fixé par le Führer. En octobre 1943, il indique d'ailleurs dans un rapport à l'OKW que les défenses sont inadéquates, les troupes trop dispersées et que ses hommes ne sont prêts qu'en théorie à recevoir l'ennemi.

Nous avons vu plus haut comment Hitler avait réagi à la demande du vieux maréchal : effort accru dans toutes les directions et constitution d'une réserve stratégique constituée en partie de divisions blindées. Pour être certain de la bonne application de ses directives, Hitler nomme l'un de ses maréchaux préférés, Rommel, au commandement tactique sur le terrain, en lui offrant le poste de chef du Heeres Gruppe B (groupe d'armées B) et plaçant donc sous ses ordres les 7. et 15. Armee, ce qui revient à créer un échelon de commandement supplémentaire, car von Rundstedt garde sa place à la tête de tout le front ouest.

Ainsi, Rommel ne commande que sur une bande côtière d'une trentaine de kilomètres. La plupart des Panzerdivisionen sont sous ses ordres, mais pas toutes. En outre, elles sont réunies dans un Panzergruppe commandé par le général Geyr von Schweppenburg. Ajoutons à cela que la Kriegsmarine et la Luftwaffe sont entièrement autonomes et que la Waffen SS est encore très fortement influencée par les ordres d'Himmler et on comprend la difficulté qu'auront les généraux allemands à exercer un commandement centralisé et donc efficace.

En plus, les conceptions des deux principaux chefs, von Rundstedt et Rommel, sont contradictoires. Pour le second, l'ennemi doit être battu le jour-même du débarquement, si possible sur la plage elle-même. Aussi prévoit-il une défense échelonnée, dont les premiers effets doivent être procurés par les mines sous-marines, puis par les obstacles sur les plages, suivis du mur de l'Atlantique lui-même, avec ses casemates bétonnées et ses batteries d'artillerie, pour se terminer, si besoin, par l'intervention des divisions d'infanterie et des divisions blindées, le jour même de l'assaut, ce qui implique

Ci-contre.
Cette asperge de Rommel est très représentative de celles posées par centaines sur les plages et dans les prés susceptibles d'être utilisés par les planeurs alliés pour atterrir. Non seulement le pieu lui-même est redoutable pour la coque légère d'un LCA ou d'un LCVP, sans parler du fuselage en bois et en toile des planeurs, mais encore la présence de mines peut provoquer facilement la mise hors d'action de péniches aussi grosses que des LCT, voir des LST.
(Coll. Y. Fache)

Ci-contre.
Une porte d'étable belge quelque peu enfoncée dans le sable. Cet obstacle à la physionomie compliquée est fréquent tout au long de l'Atlantik Wall, sans que nous puissions dire quel est son intérêt particulier aux yeux des défenseurs allemands. Quel est notamment l'intérêt de la solide grille qui lui donne son nom ? Si un lecteur pouvait nous donner des renseignements, nous serions bien entendu ravis.
(Coll. Y. Fache)

qu'elles ne soient pas éloignées de plus d'une quinzaine de kilomètres de la côte. Mais comment couvrir un littoral aussi grand que le littoral français avec un nombre aussi réduit de divisions disponibles ? Rundstedt ne cache pas la minceur des chances pour arrêter l'adversaire sur les plages elles-mêmes, d'autant que sa confiance dans le Mur de l'Atlantique est très limitée. Pour lui, il n'existe qu'une façon pour rejeter l'ennemi à la mer : disposer d'une réserve stratégique puissante, positionnée assez loin à l'intérieur des terres pour éviter des pertes dûes à l'artillerie de marine et surtout pour être capable d'intervenir en force sur n'importe quel point de la côte.

Rommel, qui a eu à souffrir de la supériorité aérienne alliée en Afrique du Nord, est certain que ce plan est mauvais, pour négliger l'importance de l'aviation alliée qui pourra bloquer les mouvement des divisions avant qu'elles aient pu atteindre la tête de pont. La suite des événements lui donnera raison.

Si le plan définitif est plutôt proche des idées de Rommel, von Schweppenburg a quand même retiré les divisions blindées du littoral, persuadé qu'il est que l'artillerie de marine alliée empêchera le développement de toute contre-attaque des Panzer. Il se base sur sa propre expérience en Sicile et en Italie. Mais le compromis qui tient finalement lieu de plan ne peut qu'être boîteux et donc déficient.

Ci-dessus.
Autre exemple intéressant d'une machine infernale allemande, cette fois sous la forme d'un T en béton articulé, qui bascule sur un obus de gros calibre. Ces pièges sont tous d'une rare efficacité à marée montante ou à marée haute, mais à marée basse, la très grande majorité d'entre eux sont découverts et faciles à éviter. C'est pourquoi le débarquement se fera à marée basse partout où c'est possible : Utah, Omaha et Gold. Ailleurs, la présence des essarts de Bernières empêche de s'approcher de la côte à marée basse en raison des très nombreux rochers.
(Coll. Y. Fache)

Comme le fait remarquer l'historien américain Samuel Morison, il apparaît curieux que les Allemands n'aient pu obtenir aucune information sur les expériences japonaises en face des nombreux débarquements déjà effectués par les Américains dans le Pacifique.

Pour bloquer les Alliés sur les plages, Rommel est pris d'une véritable frénésie dans la pose des mines, inspirée elle aussi sans aucun doute par son expérience de la guerre du désert. Il demande qu'on lui en livre dix millions par mois, un chiffre ahurissant. Son but est d'en poser cent millions avant le débarquement ! En fait, au 6 juin 1944, le Mur de l'Atlantique n'en compte que quatre millions, dont une bonne partie sauteront sous la préparation d'artillerie alliée.

D'autres moyens sont censés empêcher les Alliés de débarquer : chevaux de frise et autres obstacles antichars n'ont guère de valeur. En revanche, Rommel fait poser des obstacles sur les plages, consistant en poutrelles de fer ou en poutres de bois sur lesquelles sont posées une mine, afin de détruire les péniches avant qu'elles touchent terre. En raison de l'amplitude des marées en Manche, pas moins de quatre rangées sont alignées sur les plages.

Dans l'arrière-pays, les zones favorables à l'atterrissage de planeurs sont couvertes de pieux, surnommés asperges de Rommel, tandis que toutes les zones inondables sont inondées. C'est notamment le cas des marais du Merderet, derrière ce qui sera la plage d'Utah Beach.

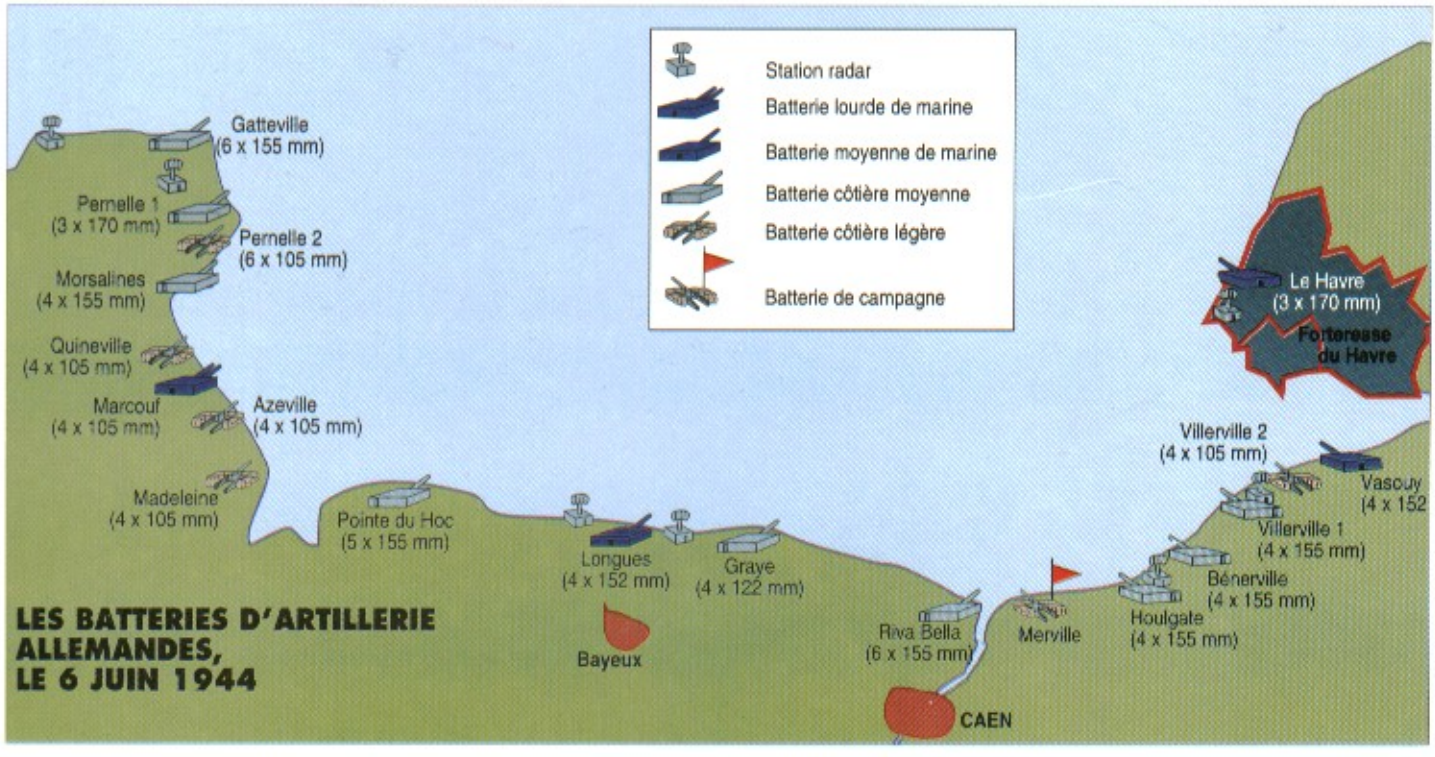
L'artillerie de la baie de Seine

Malgré leur nombre, les obstacles passifs sont bien sûr incapables, à eux-seuls, d'empêcher le débarquement. Toute la baie de Seine est donc défendue par une belle série de batteries d'artillerie de marine ou d'artillerie côtière, avec une concentration particulière aux accès de Cherbourg et du Havre.

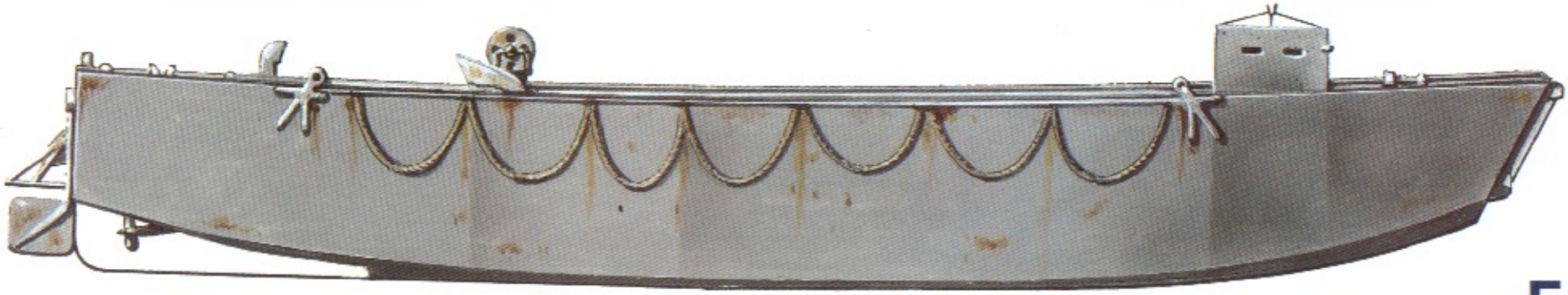
Ces pièces, d'origine essentiellement française, mais aussi allemande et tchèque, ont une portée pratique variant entre 9 et 24 kilomètres selon les cas. Sur les 18 batteries qui gardent la baie de Seine, totalisant 75 canons d'un calibre égal ou supérieur à 105 mm, 13 sont protégées dans des bunkers aux dimensions souvent imposantes. Le plan ci-dessous donne à la fois la position des pièces et leurs caractéristiques.

NB. Les abréviations AKB et MB signifient respectivement : batterie d'artillerie de campagne et batterie d'artillerie de marine.

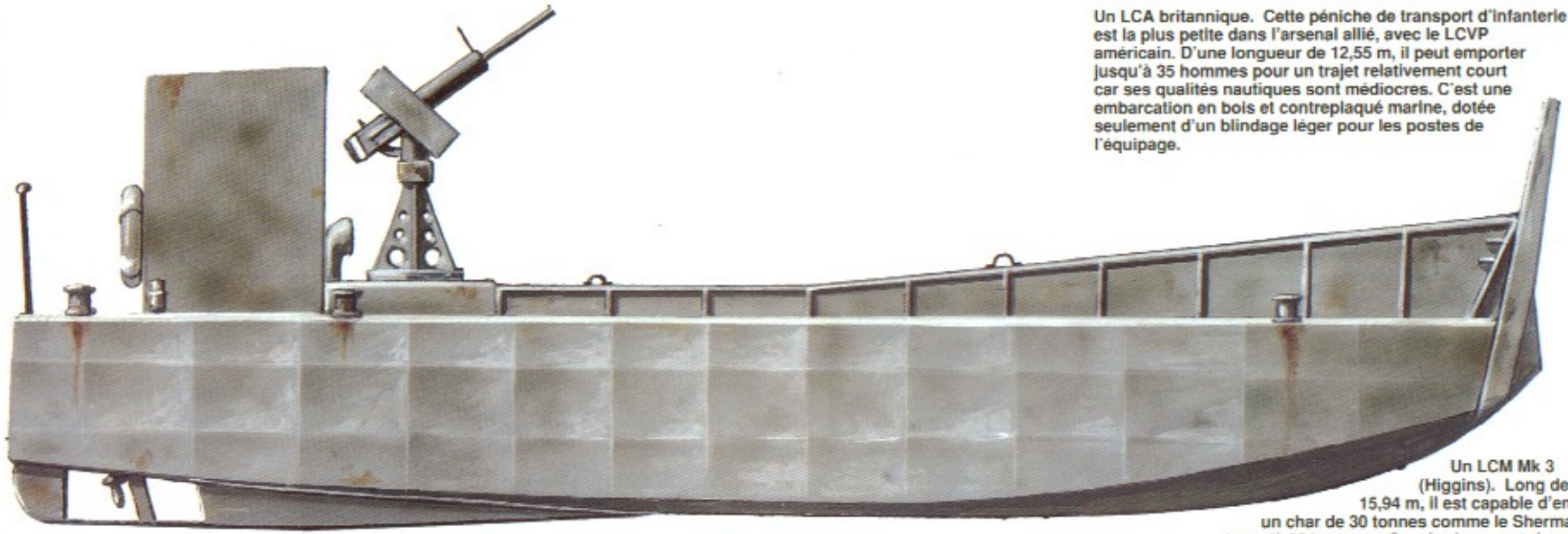
L'artillerie côtière allemande



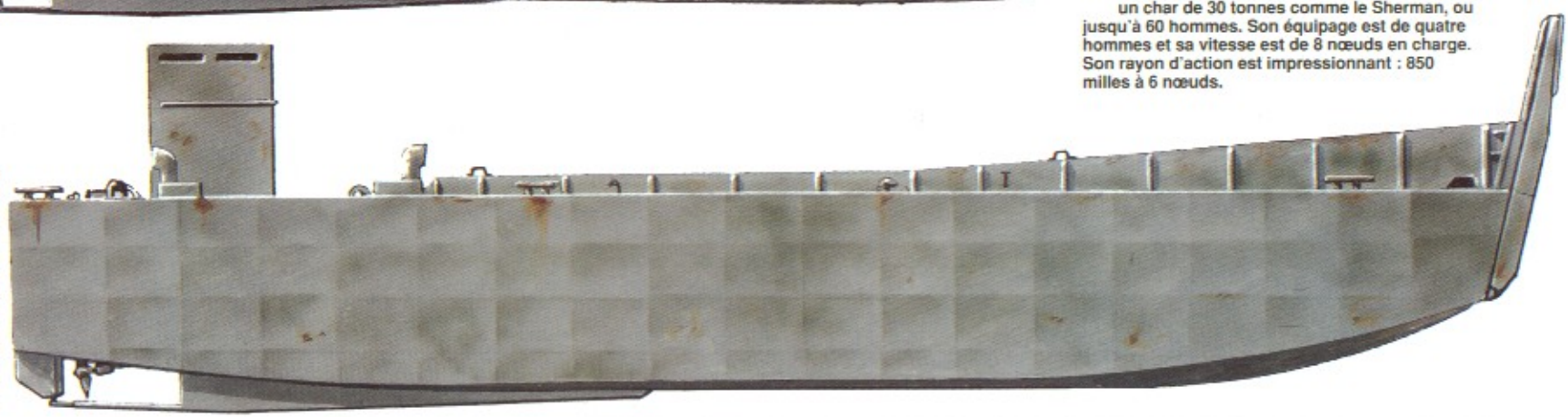
LANDING CRAFT ASSAULT ET LANDING CRAFT MEDIUM



Un LCA britannique. Cette péniche de transport d'infanterie est la plus petite dans l'arsenal allié, avec le LCVP américain. D'une longueur de 12,55 m, il peut emporter jusqu'à 35 hommes pour un trajet relativement court car ses qualités nautiques sont médiocres. C'est une embarcation en bois et contreplaqué marine, dotée seulement d'un blindage léger pour les postes de l'équipage.



Un LCM Mk 3 (Higgins). Long de 15,94 m, il est capable d'emporter un char de 30 tonnes comme le Sherman, ou jusqu'à 60 hommes. Son équipage est de quatre hommes et sa vitesse est de 8 nœuds en charge. Son rayon d'action est impressionnant : 850 milles à 6 nœuds.



Ultime version du LCM (Landing Craft Medium), le Mk 6 possède un air de ressemblance évident avec son prédecesseur. Sa charge utile est légèrement supérieure.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994

Une infériorité aérienne accablante

Comme nous l'avons vu, il n'existe aucune supériorité alliée dans le domaine des formations terrestres. En revanche, la Kriegsmarine ne peut en rien rivaliser avec l'immense flotte alliée et les batteries côtières ne sont pas en nombre suffisant pour empêcher le débarquement. Il n'empêche que c'est dans le domaine aérien que l'infériorité allemande est la plus accablante. La chasse alliée compte sur 2 000 appareils pour la protection de la flotte d'invasion. Si l'on ajoute à cela plus de 2 000 bombardiers du Bomber Command et de la 8th US Air Force et de très nombreux autres avions (reconnaissance, Coastal Command, appareils de transport, etc.) le total atteint les 10 000 appareils. En face, la 3. Luftflotte n'aligne que 851 avions, dont une centaine de chasseurs. Autant dire que la Luftwaffe est d'une faiblesse accablante au moins pour les premières heures de la bataille. Malgré des efforts prodigieux qui lui permettront ultérieurement de maintenir bon gré mal gré près de 1 000 avions en permanence sur le front de Normandie, elle se révélera toujours incapable de protéger correctement les unités allemandes montant au front.

La Kriegsmarine

Sur les côtes de la Manche, il ne se trouve aucun navire de surface d'importance, sans doute en raison des risques de bombardement aérien. Le port du Havre, le plus proche de la zone d'invasion, héberge 5 torpilleurs, 50 dragueurs de mines de tous types et 21 petits patrouilleurs.

En tout, on trouve en Manche 163 dragueurs de mines, 57 patrouilleurs et 42 barges d'artillerie, qui n'ont guère de moyens d'inquiéter l'immense flotte d'invasion. En dehors des cinq torpilleurs cités ci-dessus, la Kriegsmarine dispose de 34 S-Boote, d'excellentes vedettes lance-torpilles dont la plupart des équipages ne rêvent que d'en découdre, malgré l'évidente disproportion des forces. Ces S-Boote sont ainsi réparties : 6 à Ijmuiden aux Pays-Bas, 5 à Ostende, 8 à Boulogne et 15 à Cherbourg.

Cette poussière de navires n'est guère renforcée par la flotte présente sur la côte atlantique, dont la faiblesse est proprement stupéfiante : 5 destroyers, un torpilleur, 146 dragueurs de mines et 59 patrouilleurs. Le grand port de Brest, sans doute trop souvent visité par la Royal Air Force, n'accueille qu'un torpilleur, 16 patrouilleurs et 36 dragueurs de mines. Les ports de Bénodet, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire et Nantes hébergent chacun une quinzaine de dragueurs ou de patrouilleurs (sauf Bénodet, avec six seulement). Au sud de la Loire, on trouve 20 dragueurs aux Sables d'Olonne, un destroyer à la Pallice et 12 patrouilleurs à Biarritz, le gros des forces étant localisé dans la Gironde : 4 destroyers et 49 dragueurs.

En fait, la seule vraie menace pour la flotte d'invasion est constituée par les sous-marins, dont 49 sont spécialement requis pour attaquer la marine alliée lorsqu'elle se décidera à franchir la Manche. Le tableau ci-dessus donne la répartition des U-Boote.

Sur les 49 U-Boote théoriquement destinés à s'opposer à l'invasion, 14 sont indisponibles, chiffre important. Le nombre d'appareils dotés de Schnorkel est très faible. Or, seul ce dispositif qui permet de naviguer en immersion périscopique en utilisant les moteurs diesel, offre une chance aux sous-marins de s'approcher de la flotte d'invasion et, surtout, d'y rester un temps suffisamment long pour causer des pertes sensibles.

Le faible chiffre de la grande base sous-marine de Lorient s'explique non par une désaffection, mais par l'emploi des grands sous-marins océaniques à d'autres tâches, dans l'Atlantique. L'attaque de la flotte anglo-américaine ne sera délivrée que par des U-Boote de petite taille.

Répartition des U Boote destinés à lutter contre l'invasion

Ports	Effectifs	Schnorkel	Indisponibles	Prêts
Brest	24	8	9	15
Lorient	2	1		2
St Nazaire	19		5	14
La Pallice	4			4
Total	49	9	14	35

Ces chiffres sont donnés par :
Samuel Eliot Morison – The Invasion of France and Germany, 1944-45, volume XI, History of United States Naval Operations in World War II. Little, Brown & Company, Boston, 1988.

Une faiblesse navale

Ci-dessous.
Le nombre de chasseurs allemands disponibles à l'ouest est loin d'être négligeable, mais l'immense majorité de ceux-ci participe à la défense du Reich, depuis les terrains d'aviation allemands, à l'image de ces deux Messerschmitt Bf 109 G armés de fusées de 21 cm (WfrGr. 21) destinés à lutter contre les box de B 17 Flying Fortress. Mais face à l'urgence de la situation, des escadres entières seront dirigées vers les aérodromes français.
(IWM)

L'ASSAUT AÉROPORTÉ AMÉRICAIN

Le plan de l'assaut aéroporté est définitivement arrêté en février 1944, après de nombreuses hésitations et controverses.

Une fois encore, la rivalité entre Britanniques et Américains crée des difficultés, chacun voulant prendre sous son contrôle la totalité des forces aéroportées. En outre, les principaux commandants de l'aviation, c'est-à-dire Leigh-Mallory pour toutes les forces aériennes de l'opération Overlord et Brereton pour la 9th Tactical Air Force, considèrent l'assaut des parachutistes comme une erreur, si ce n'est un suicide. Il faudra beaucoup de persuasion à Ridgway et Gavin pour obtenir l'accroissement de la part jouée par les 82d et 101st Airborne.

Le plan et les moyens

Finalement, le plan définitif fixe les objectifs suivants pour les paras :

– la 101st Airborne, inexpérimentée, sautera à proximité d'Utah Beach, autour de Sainte-Mère-Eglise, afin de dégager les accès occidentaux de la plage, de s'emparer du village de Sainte-Mère lui-même et de prendre deux ponts sur le Merderet. Ensuite, elle devra capturer Carentan, afin de bloquer toute possibilité allemande de contre-attaque dans ce secteur.

– la 82d Airborne de Ridgway, qui a déjà connu le combat en Sicile, sera larguée autour de Saint-Sauveur-le-Vicomte, à l'intérieur des terres, afin de s'emparer d'un pont sur la Douve, puis de la ville de la Haye-du-Puits, protégeant ainsi les accès ouest au Cotentin.

– la 6th British Airborne sautera à l'est de l'Orne, dans le double but de s'emparer d'une batterie allemande importante, celle de Merville, et de tenir le flanc oriental de la tête de pont pendant les premières heures de l'opération tout en constituant une intéressante tête de pont vers la Seine.

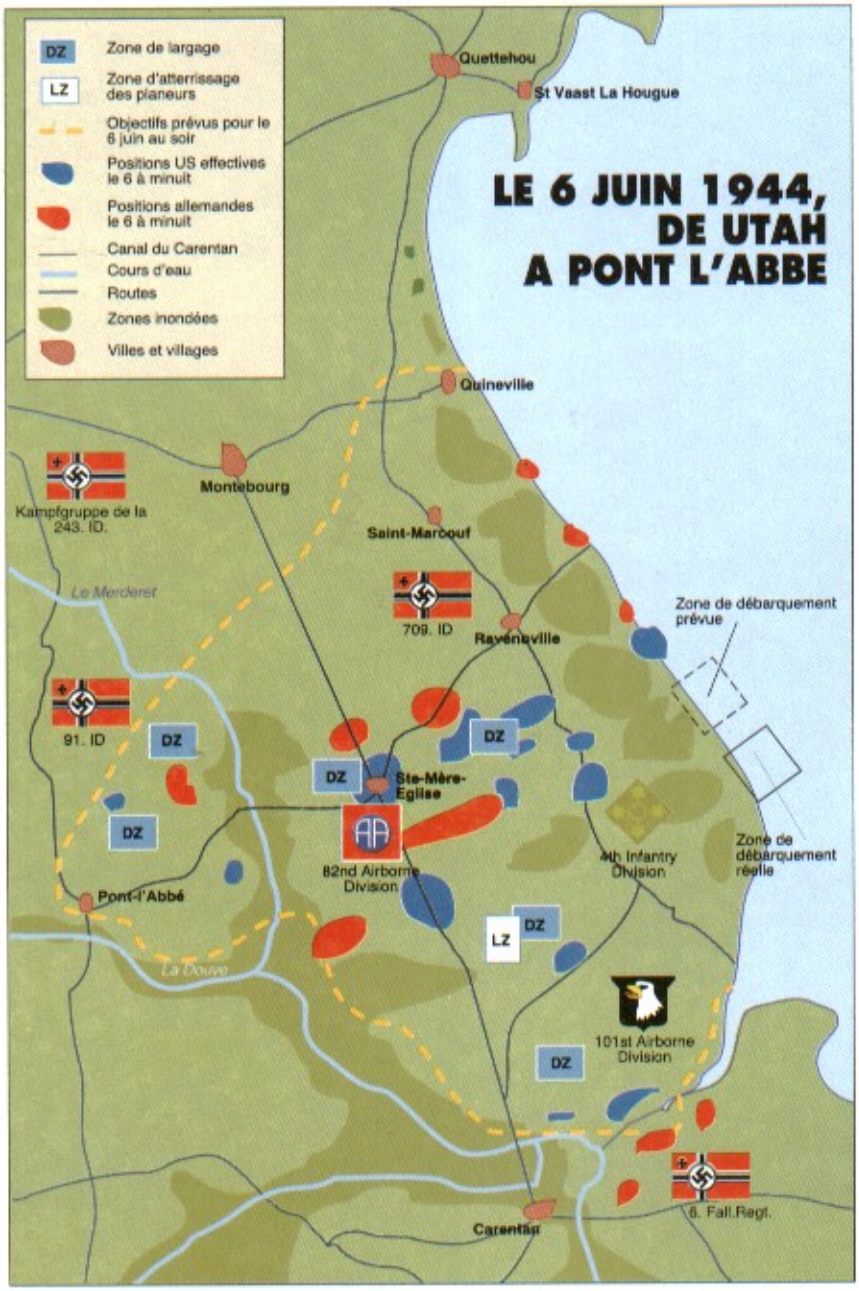
Le plan prévoit aussi l'utilisation des régiments d'infanterie aérotransportée des trois divisions en question. A l'origine, il était prévu un assaut de nuit par les pla-

Ci-dessus.
Lilly Bell II est un C 47 appartenant à l'un des trois Wings de transport prévus pour emporter les deux divisions aéroportées américaines : 50th, 52d et 53rd. Bien que Leigh-Mallory ait prévu une véritable hécatombe des avions de transport, il n'en sera rien, la Flak se montrant le plus souvent inexistante. En revanche, de mauvaises conditions météorologiques vont totalement désarticuler les belles formations aériennes, conduisant à une affolante dispersion des différents sticks de parachutistes.
(DITE)

Ci-contre.
Le chargement des parachutistes américains est impressionnant, mais il faut dire que les parachutes ventral et dorsal font masse. Le reste de l'équipement est forcément plus lourd que celui d'un fantassin, car le para doit pouvoir combattre et survivre dans un environnement totalement hostile, avec la possibilité de ne pas être ravitaillé rapidement.
(National Archives)

Un LCT (4). Long de 57,10 m, il peut emporter jusqu'à neuf Sherman et leurs équipages ou 12 camions de trois tonnes. Propulsé par deux moteurs diesel Paxman de 500 ch., il possède un rayon d'action de 1 100 milles nautiques.

Dessin couleurs de Jean Restayn, © Militaria Magazine, 1994



neurs, rejeté d'emblée par Leigh-Mallory, puis remplacé par une attaque à l'aube du jour J. Mais une répétition générale tourne au désastre, 24 des 48 planeurs engagés s'écrasant à l'atterrissage, de telle sorte que toute idée de vol de nuit est abandonnée pour les planeurs : les Glider Infantry Regiments ne seront autorisés à entrer dans la bataille qu'au soir du jour J. Ceci implique que les parachutistes ne recevront pas de renforts avant une vingtaine d'heures et qu'il leur manquera en outre la plupart de leurs éléments lourds, notamment en artillerie. Pour Bradley, il s'agit là d'une mesure lourde de conséquences : aussi obtient-il le débarquement du 327th Glider Infantry Regiment par bateau, à Utah Beach. Enfin, les éléments parachutistes seront quand même accompagnés par 52 planeurs par division, afin d'emporter un minimum d'artillerie, de munitions et de matériel : 24 pièces de 75 mm et 12 de 105 mm à la 82d Airborne, 36 obusiers de 75 mm à la 101th Airborne.

Pour transporter tous ces hommes et tout ce matériel, la quantité d'avions est impressionnante. Ainsi, rien que pour les Américains, le IX Troop Carrier Command ne compte pas moins de 1 207 appareils à la date du

Ci-dessous.
Un C 47 enlève un planeur Horsa d'un terrain d'aviation du sud de l'Angleterre. Il ne s'agit pas d'une erreur : les deux divisions aéroportées américaines ont bien utilisé des planeurs britanniques Horsa durant l'assaut du Jour J. (DITE)

1er juin 1944, ce qui est remarquable, même si 20 % des équipages sont considérés comme inexpérimentés. 1

Du côté des planeurs, la production des Waco aux Etats-Unis n'a occasionné aucun problème, plus de 2 100 appareils ayant été livrés en Angleterre en février 1944. Hélas, l'assemblage des Waco se transforme rapidement en désastre : les premiers exemplaires montés par des travailleurs civils sont presque tous inaptes au vol. L'Air Force prend ênsuite en compte les planeurs, mais manque de personnel, de telle sorte qu'au 1er avril 1944, à peine 300 Waco sont bons pour le service ! Il faut un effort sans précédent pour que le nombre d'appareils monte en flèche. Ainsi, au 1er juin, 1 118 Waco sont prêts. Seulement 104 seront utilisés dans la nuit du 5 au 6 juin, le gros des forces aérotransportée n'intervenant que le soir du 6 et le lendemain. Du côté britannique, 94 planeurs Horsa et 4 Hamilcar seront employés lors de la première nuit. 2

Changement de dernière minute

Le 25 mai 1944, les services de renseignement alliés préviennent Eisenhower qu'une nouvelle division allemande vient d'apparaître en Normandie : la 91. ID, une unité de première classe, à laquelle est attaché le 6. Fallschirmjäger-Regiment. Et elle a été introduite au milieu du Cotentin, autour de Saint-Sauveur-le-Vicomte, c'est-à-dire à l'endroit même choisi comme Dropping Zone pour la 82d Airborne. La nouvelle est d'autant plus préoccupante pour Eisenhower et son état-major qu'elle laisse supposer que les Allemands connaissent le plan allié, au moins pour ce qui concerne les troupes aéroportées.

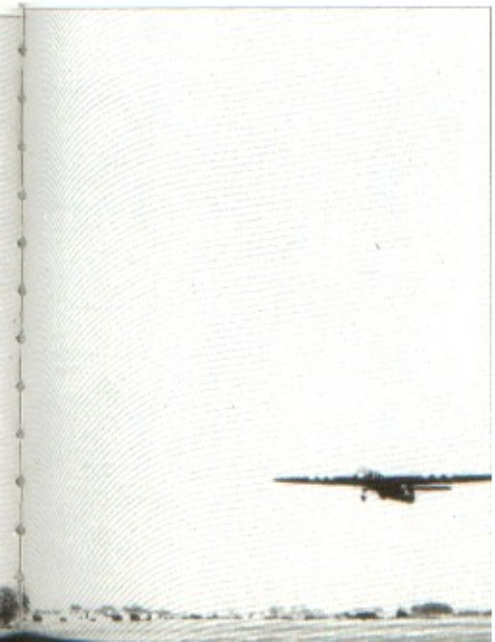
Il va donc falloir le modifier au dernier moment. Bradley s'y emploie en quelques heures. La 82d Airborne voit ses DZ transférées quelques kilomètres à l'est, pour devenir adjacentes à celles de la 101st. Les missions des deux unités sont modifiées : la 82d devra s'emparer de Sainte-Mère-Eglise et de deux ponts sur le Merderet, tandis que la 101st devra s'approcher de Carentan pour éviter toute sortie du 6. Fall-

1. C'est-à-dire avec moins de deux mois de service hors des Etats-Unis.

2. Ces chiffres proviennent respectivement des deux livres suivants :

Clay Blair – Ridgway's Paratroopers – Quill William Morrow, New York, 1985.

Alan Wood – History of the World's Glider Forces – PSL, London, 1990. 312 pages.



Un LCG (L), Landing Craft Gun (Large), est une petite canonnière armée de deux canons de 127 mm retirés de vieux destroyers britanniques reformés. Long de plus de 58 mètres, ce sont des navires d'appui feu bien moins coûteux que des destroyers et qui peuvent s'approcher beaucoup plus près de la côte.

Un LSI. Il n'existe pas de type bien défini pour ce genre de navires de débarquement, car il s'agit toujours de paquebots ou, comme ici, de navires de commerce transformés. Selon les cas, ils peuvent transporter de 700 à 1 500 hommes.

Profils couleurs Jean Restayn, © 1994/Militaria Magazine

Les paras sautent !

sions aéroportées américaines seront larguées à seulement six kilomètres d'Utah Beach.

Les débuts de l'assaut américain

Le décollage de la première vague d'avions de la 101 st, forte de 20 appareils, se déroule à 20 heures le 5 juin 1944. Chaque avion emporte 13 hommes, soit un total de 260 Pathfinders, chargés de marquer six DZ et une LZ pour les planeurs. Ils sont lourdement équipés de moyens de repérage électroniques et bien entendu de balises lumineuses et de panneaux en toile.

La traversée de la Manche se déroule favorablement, sauf pour l'un des avions, obligé de se poser en mer où équipage et passagers seront sauvés. La petite formation suit une trajectoire qui lui fait aborder le Cotentin par l'ouest. La Flak est surprise et ne tire que très mollement, mais le danger est ailleurs : les conditions météo sont turbulentes au-dessus des terres et les avions sont bientôt dispersés. En conséquence, les Pathfinders qui sautent à partir de 0 h 15 le 6 juin, descendent rarement à l'endroit prévu, l'erreur la plus grande atteignant tout de même trois kilomètres.

Mais ceci n'est rien à côté de la surprise qui les attend au moment de toucher terre : la région est totalement inondée. Certaines équipes croient même que les avions les ont largué loin vers le sud, sur la Douve, où les reconnaissances aériennes ont clairement montré des inondations importantes. Pour ceux qui comprennent qu'il s'agit bien du Merderet, la révélation est sans doute encore plus douloureuse : plusieurs hommes se sont déjà noyés et des milliers d'autres vont bientôt arriver sans qu'il soit possible de les prévenir.

Trente minutes plus tard surgissent les 485 avions de la principale vague d'assaut, avec les 6 900 hommes des 501, 502 et 506 Parachute Regiments. Les appareils appartiennent aux 439, 440, 441 Air Groups du 50th Wing et aux 434, 435, 436 et 438 Air Groups du 53rd Wing. Cette grande formation compte aussi 52 planeurs, qui emportent du matériel lourd :

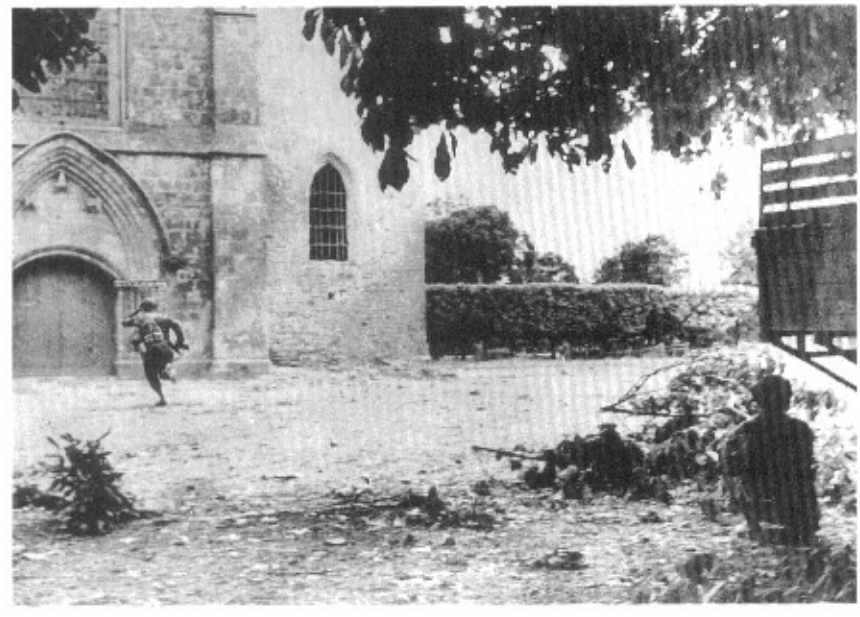
– 16 canons antichars de 57 mm;
– 25 Jeeps;
– un petit bulldozer;
– 155 hommes (essentiellement du 81st Antiaircraft Battalion);
– des munitions.

Il est amusant que noter que le Waco de tête est piloté par Mike Murphy, un as de l'acrobatie aérienne des meetings d'avant-guerre.

Le vol se déroule convenablement jusqu'au Coten-

Ci-dessus.
L'une des clés d'un saut groupé repose bien évidemment dans la rapidité avec laquelle les hommes quittent leur avion. Or, l'étroitesse du fuselage du C 47 et l'encombrement des hommes allongent nettement ce temps.

Ci-dessous.
Devant l'église de Sainte-Mère-Eglise, des paras américains s'abritent pour échapper au tir des snipers allemands.
(DITE)



tin, mais les nuages rompent soudain les formations. Il est vrai que le plan souffre d'une grave lacune : aucune disposition n'a été prise pour faire face au mauvais temps et en conséquence, les pilotes gardent l'altitude convenue, qui les maintient au milieu des nuages, ou cherchent à les éviter en grimpant ou en descendant, ce qui cause une pagaille difficilement descriptible.

Les 177 appareils de tête, qui emportent le 502nd Regiment et le 377th Parachute Artillery Battalion, doivent les larguer sur la DZ « A », qui n'a pas été balisée par les Pathfinders. En conséquence, les paras sont dispersés sur des kilomètres. Le bataillon d'artillerie est encore plus bousculé puisque certains de ses éléments se retrouvent à plus de 30 kilomètres de la DZ ! Dans ces conditions, un seul des douze obusiers de 75 mm pourra être mis en action et encore... après douze jours de bataille !

La situation du 502nd Regiment est à peine meilleure. Son chef, George Van Horn Moseley, se brise une jambe à l'atterrissage. L'histoire, racontée dans *Le Jour le plus long*, est connue : il se fait alors transporter dans une brouette trouvée sur le terrain. Ce qui est moins connu, c'est que Moseley a complètement perdu la tête : il menace plusieurs fois ses officiers avec son pistolet et donne des ordres insensés. Il est relevé de son commandement et remplacé par John Michaelis et ne reviendra jamais dans la division après la guérison de sa jambe.

Une grande confusion

Les 126 Dakota suivants emportent le 506th Regiment et l'état-major du chef de la division, Max Taylor. Ils doivent sauter à environ cinq kilomètres de la DZ « A », sur la DZ « C » et capturer les accès à Utah Beach. Les problèmes liés aux nuages sont toujours les mêmes, mais aggravés par le réveil de la Flak : trois avions du 435th Air Group et trois autres du 439th sont abattus en quelques instants. La dispersion des appareils et des paras n'en est que plus grande. Huit C-47 larguent même leurs 128 hommes à quatorze kilomètres de la DZ, au sud de la rivière Douve ! L'un des pilotes du 435th Group est tellement affolé qu'il préfère rentrer en Angleterre avec son chargement de paras.

Les derniers avions, au nombre de 135, sont chargés de larguer leurs hommes au-dessus de la DZ « D », qui se trouve à moins de cinq kilomètres au nord de Carentan. En conséquence, ils passent à dangereuse proximité d'une forte densité de Flak, qui abat six avions. Ces deux derniers groupes sont alors en proie à une confusion totale et les lâchers de paras sont encore plus mauvais que les autres, déjà peu brillants.

Arrivent enfin les planeurs. Partis 52, ils ne sont plus que 49 : l'un d'entre eux, transportant l'important matériel radio de la division, a été contraint au retour en Angleterre. Un autre a été abattu avec son avion remorqueur. Enfin, un troisième, complètement perdu, s'est posé au sud de Carentan. Les autres localisent correctement leur LZ et se posent à tous à moins de trois kilomètres de celle-ci.

Mais les atterrissages au milieu des haies, des champs constellés d'asperges de Rommel et autres obstacles, tels que fossés, murs de pierre ou fermes isolées, se transforment en désastre. Ainsi, le général Don Pratt est tué par une Jeep qui se détache lors de l'écrasement de son Waco. La plupart des planeurs sont endommagés, voire même totalement détruits à l'atterrissage, mais par miracle, les pertes demeurent modérées : cinq tués, sept disparus, dix-sept blessés. Dégager le matériel, notamment les canons antichars de 57 mm, devient très difficile, mais la tâche est accomplie bien avant l'aube.

Ci-dessus.
Un homme de la 82d Airborne Division, dont l'insigne est parlant sur l'épaule, donne une gorgée d'eau à un blessé. Ci-dessous.
A Sainte-Mère Eglise, deux infirmiers de la 82d Airborne offre des cigarettes à un prisonnier allemand. Si la petite ville tombe vite aux mains américaines, les Allemands vont tenter de la reprendre avec acharnement. (DITE)

La 82d Airborne Division dans l'arène

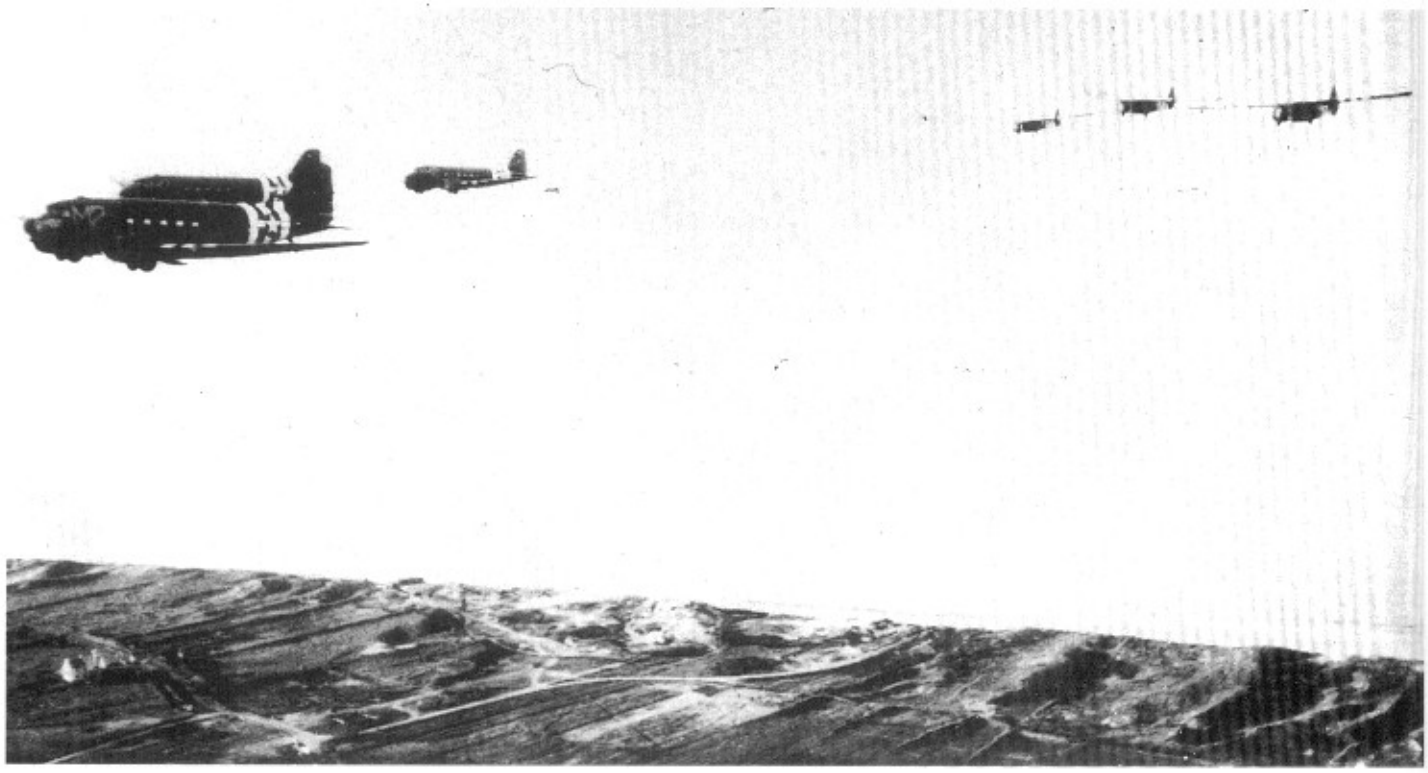
La 6th British Airborne Division saute à l'est de l'Orne en même temps que la 101st Airborne, mais nous décrirons les détails de son engagement au chapître suivant, afin de nous concentrer d'abord sur les deux divisions américaines.

Les vagues de tête de la 82d Airborne prennent l'air environ trente minutes après celles de la 101st. Les unités qui décollent ainsi sont :

- 505th Parachute Regiment;
- 507th Parachute Regiment;
- 508th Parachute Regiment;
- 456th Parachute Artillery Battalion.

Ces 6 400 hommes sont emportés par 377 avions du 52d Wing. Là encore, 52 planeurs Waco ferment la marche.

Les trois premières vagues transportent le 505th Regiment et Ridgway, le chef de la 82d Division; le régiment est censé capturer Sainte-Mère-Eglise et les deux



Ci-dessus.
Cette très belle vue montre l'arrivée des Waco de la seconde vague d'assaut, au soir du 6 juin 1944. Bien que la côte soit d'aspect très similaire à celle d'Utah Beach, l'absence de tout navire en mer laisse supposer que la photo a plutôt été prise à l'ouest du Cotentin, dans le secteur de Portbail, par exemple.
(DITE)

Un grand effort aéroporté

ponts sur le Merderet à La Fière et à Chef-du-Pont. A l'arrivée au-dessus du Cotentin, les mêmes nuages jettent la perturbation, mais cachent aussi les avions à la Flak. Beaucoup de pilotes tentent de passer au-dessus des nuages, mais ils sont alors trop hauts et volent trop vite pour que le parachutage soit précis et sans danger. Beaucoup d'hommes sont littéralement assommés au moment du saut, à l'ouverture du parachute. La descente est d'autant plus dangereuse que de nombreux avions volent à trop basse altitude et menacent sans arrêt de heurter les paras.

Une fois encore, le lâcher n'est pas excellent, avec des hommes dispersés sur six à sept kilomètres, mais une majorité tout de même autour des balises des Pathfinders. Ridgway lui-même, par un curieux hasard, atterrit presque exactement au centre de la DZ, occupée par d'inoffensives vaches normandes.

Le 508th Regiment, qui suit, rate totalement son objectif, la DZ « N » sur la rive ouest du Merderet. La dispersion atteint son comble et aucune unité ne peut être correctement reconstituée. Certains parachutistes atterrissent à Picauville, siège de l'état-major de la 91. I.D. et sont immédiatement tués ou capturés. De très nombreux autres s'enfoncent dans les eaux du Merderet et ne réapparaissent plus. Certains même sont largués au-dessus de la Manche ! Enfin, une compagnie entière se pose à Utah Beach proprement dite.

Le régiment qui suit, le 507th, doit également s'établir à l'ouest du Merderet, cette fois au nord du village d'Amfreville. La dispersion des hommes rend toute concentration des forces impossible. Seuls deux ou trois sticks sautent au-dessus de la DZ, des dizaines

Ci-contre.
Ces quatre hommes joyeux sont des pilotes de planeurs qui se sont écrasés derrière les lignes allemandes le 6 juin et qui ont été secourus par les Français, puis cachés dans une grange jusqu'à l'annonce de la libération de Cherbourg, le 27 juin 1944. Certains planeurs et certains sticks de parachutistes se sont retrouvés à près de 50 kilomètres de leur LZ ou de leur DZ.
(DITE)

d'autres tombent dans le Merderet.

Viennent enfin les planeurs. Ils ne sont plus que 37 sur les 52 ayant décollé d'Angleterre, pas moins de 14 ayant rompu leurs câbles et s'étant écrasés bien avant d'atteindre le Merderet. Sur les 37 survivants, pas moins de 22 heurtent à l'atterrissage des asperges de Rommel, qui les détruisent totalement : la moitié des canons et des jeeps sont ainsi perdus. Par miracle, seulement trois hommes sont tués et 23 autres blessés.

Avant le lever du jour, le grand effort aéroporté américain a permis de déposer en Normandie pas moins de 13 100 parachutistes et 375 soldats aérotransportés. Ces chiffres ne doivent pourtant pas cacher la vérité : sur ces milliers d'hommes, bien peu sont véritablement opérationnels, même si leur dispersion même jette la confusion dans les rangs allemands. En fait, sur les six régiments de parachutistes, un seul, le 505th, a gardé sa cohésion et peut opérer normalement, même s'il lui manque la moitié de ses effectifs. La bataille qui va donc s'engager se fera dans la confusion la plus complète.

A la conquête des sorties d'Utah Beach

La grande dispersion des unités conduit à un trait caractéristique des grandes batailles : ce sont de petits groupes d'hommes qui emportent la décision. La chose est particulièrement vraie pour la bataille des quatre « sorties » d'Utah Beach, (Exit 1 à Exit 4, dont la traduction par « accès » est sans doute plus euphonique que « sortie »).

Au sud de la plage se trouve Exit 1, à proximité de Pouppeville. Taylor et son état-major, après avoir regroupé autour d'eux moins de cent combattants, se mettent en route pour s'en emparer. Il y a tellement d'officiers et même d'officiers supérieurs dans ce petit groupe que Taylor ne peut s'empêcher d'en rire : « *Jamais si peu n'ont été conduits par autant* ». [3]

Une autre formation improvisée, commandée par le chef du 1st Bn, 506th Regiment, se dirige sur le même objectif, bien sûr à l'insu de Taylor. Un cas exactement semblable se déroule à quelques kilomètres de là, pour l'accès n°2. Quant aux Exit 3 et 4, elles sont l'objectif du 502nd Parachute Regiment.

Ci-dessus.
Ces deux paras s'apprêtent à pénétrer dans une quincaillerie de Sainte-Mère-Eglise pour en déloger des snipers.

Ci-dessous.
Cette photo est certes connue, mais elle symbolise bien l'état d'esprit des paras US en Normandie : épuisés, mais décidés à en découdre et victorieux. Les symboles de cette victoire sont classiques, comme le drapeau ou énigmatique, comme la grande machette que tient l'un d'entre eux.
(DITE)

Nous manquons de place pour décrire ici les engagements qui conduisent à la capture des quatre voies d'accès à Utah; qu'il suffise de dire que l'Exit 3 est capturé sans coup férir par un audacieux coup de main. En revanche, la lutte pour les trois autres accès est beaucoup plus longue et hasardeuse, en raison du manque d'effectifs. Mais avant le débarquement proprement dit, les parachutistes de la 101st Airborne tiennent les quatre sorties d'Utah Beach, parfois de façon délicate, sans aucun soutien d'armes lourdes, mais néanmoins suffisante pour permettre à la 4th Us Infantry Division de se déployer au delà de la plage le moment venu.

En revanche, les opérations de la 101st Airborne au

Ci-contre.
Cette superbe photo prise au soir du 6 juin 1944 montre la noria des C 47 et des planeurs lors de la phase de renforcement de la tête de pont aéroportée. Le bocage se prête terriblement mal à l'atterrissage de planeurs, car les prairies sont des plus étroites, ne dépassant pas, dans certains cas, une centaine de mètres. En outre, les hautes haies causent des dégâts considérables aux planeurs. En revanche, on peut constater que les prés visibles ici sont totalement exempts d'asperges de Rommel, le commandement allemand ayant sans doute jugé l'endroit impraticable par des planeurs.
Les haies fournissent également des retranchements pour les défenseurs allemands qui en profiteront dans certains cas pour mitrailler les planeurs à bout portant et il faudra souvent aux équipages d'attendre la tombée du jour pour aller récupérer le précieux matériel resté dans les appareils.
(DITE)

Jamais si peu n'ont été conduits par autant !

sud de la tête de pont, sur le cours de la Douve à proximité de Carentan, ne sont pas couronnées de succès, laissant aux Allemands la possession d'un pont très important sur la nationale 13, entre Carentan et Saint-Côme-du-Mont. L'apparition trop tardive et, à la fin du 6 juin, de la plus grosse partie du 327th Glider Infantry Regiment, retenu en mer pour une raison inconnue, empêchera la prise de Carentan dans les délais prévus, c'est-à-dire à D + 1, le 7 juin.

La 82d Airborne à Sainte-Mère-Eglise

La mise en œuvre de la 82d Airborne est encore plus difficile que celle de la 101st. Ses troupes, nous l'avons vu, sont encore plus dispersées. En outre, l'état-major de Ridgway a beaucoup souffert. Bill Moorman, un officier de transmissions, décrit ainsi le fantomatique *Command Post* (CP) de Ridgway :

« *Ce n'était pas un poste de commandement ordinaire. Pas de tente. Seulement un emplacement sous un arbre et peu de choses à faire. Pour l'essentiel, la seule besogne au PC était de rester assis et d'attendre. Et à chaque instant, une balle perdue venait siffler. C'est ainsi que ce pauvre vieux Bennie Zinn a été touché.* » [4]

L'une des raisons de cette inaction tient à l'absence de matériel radio : Ridgway ne peut communiquer ni avec ses commandants de bataillons, ni avec l'Angleterre, ni même avec Bradley en mer.

Exercer un véritable commandement sur une division par ailleurs totalement dispersée dans le bocage et dans l'obscurité, se révèle à peu près impossible. Mais son PC étant situé à moins de deux kilomètres de Sainte-Mère, Ridgway n'a pas de mal à ordonner la capture de la petite ville. La tâche est dévolue à Ed Krause, chef du 3rd Bn, 505th Infantry Regiment. Il est loin de disposer des effectifs d'un bataillon normal, mais vers 3 heures du matin, il a réussi à rassembler environ 150 paras et a trouvé un guide français : un ivrogne cuvant son vin dans une haie. Sans doute déssaoûlé par l'apparition soudaine d'hommes aussi inquiétants d'aspect que les parachutistes américains, l'homme donne des renseignements encourageants, notamment sur la faiblesse de la garnison de Sainte-Mère-Eglise : une cinquantaine d'hommes au plus. Contre toute attente, Krause dispose d'une supériorité numérique de trois contre un. La bataille est d'ailleurs de courte durée et après avoir perdu dix des leurs, les Allemands se rendent : ils sont encore moins nombreux que prévu, car certains d'entre eux se sont sauvés un peu plus tôt dans la nuit, au moment où une vingtaine de parachutistes sont tombés dans la ville par mégarde, dont un dans une maison enflammée et un autre, John Steele, sur le clocher de la belle église. [5]

Pour marquer la prise de Sainte-Mère, Krause déploie un drapeau historique : celui qui avait flotté le premier

3. « *Never were so few led by so many* »
Clay Blair – Ridgway's Paratroopers. op. cit. page 234.
4. Ibid. page 242.

sur la ville de Naples conquise. Mais la bataille est encore loin d'être terminée, les Allemands ne tardant pas à se ressaisir et contre-attaquant avec plus de 200 hommes. Ils sont repoussés par les hommes de Krause, qui est lui-même blessé à trois reprises et sera évacué vers une infirmerie de campagne dans un triste état de pessimisme.

En fait, la menace principale contre Sainte-Mère-Eglise vient du nord et non du sud. Faute d'effectifs suffisants, la nationale 13 a été barrée à Neuville-au-Plain par un petit détachement (un peloton) placé sous le commandement de Turner B. Turnbull, avec le soutien d'un canon de 57 mm. A partir de 13 heures, le 6 juin, ce groupe est soumis à une pression de plus en plus forte de la part du 1058. IR, qui tente de reconquérir Sainte-Mère-Eglise.

Les historiens américains s'accordent à dire que les effectifs allemands varient entre trois et quatre bataillons, mais il semble tout de même étonnant qu'un seul peloton de paras puisse les arrêter, à moins qu'ils manquent singulièrement d'agressivité. Ce qui est certain, c'est qu'au bout de trois heures, Turnbull tient encore à Neuville-au-Plain, mais dans une situation si compromise qu'il reçoit l'ordre de se retirer vers une position aménagée dans les faubourgs de Sainte-Mère. Les Allemands n'iront pas plus loin, bientôt cloués sur place par les tirs meurtriers du vieux cuirassé USS Nevada.

Les ponts du Merderet

Jugés essentiels pour l'exploitation vers l'ouest de la tête de pont américaine, les deux ponts sur le Merderet doivent être emportés et tenus par des éléments de trois régiments : 505 et 507 à la Fière, 505 et 508 à Chef-du-Pont.

En face d'eux, à la Fière, les Allemands disposent d'une petite garnison d'une trentaine d'hommes, depuis la veille seulement. Ils se sont établis avec trois mitrailleuses dans le manoir du village et disposent d'un excellent champ de tir, d'autant que le terrain marécageux est absolument plat alentour et qu'il n'existe qu'une seule voie d'accès.

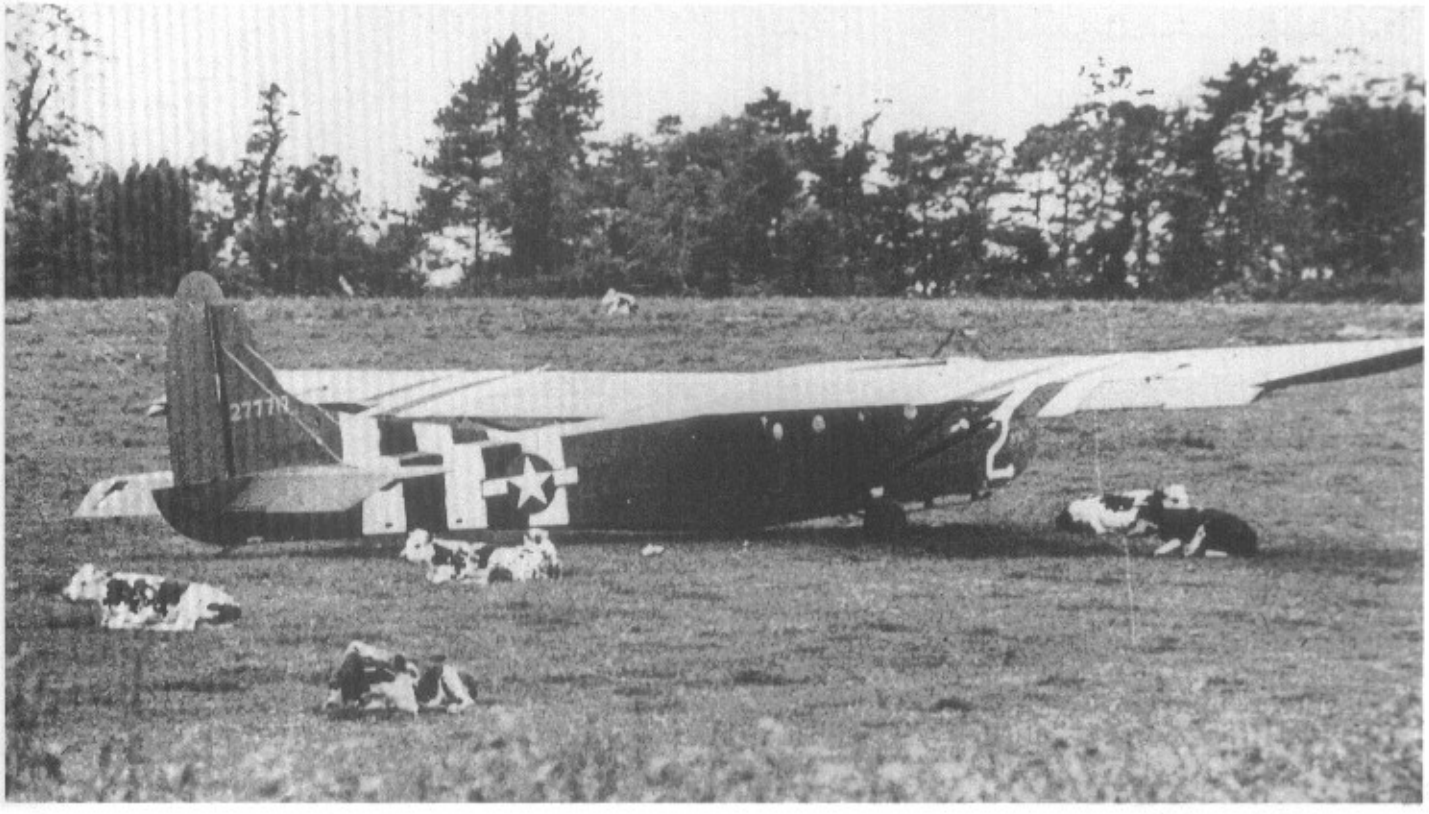
Lorsque la compagnie A de John Dolan parvient sur le pont de la Fière, elle est bientôt soumise à un feu aussi violent que soudain, qui tue trois officiers et deux hommes. Les autres se terrent pour éviter de subir le même sort. Mais leur situation ne tarde pas à devenir moins délicate, car des dizaines, puis des centaines de parachutistes isolés ou en petites unités convergent vers le pont de la Fière, en venant de l'est. Ce sont les nombreux sticks largués trop tard, au-delà du Merderet, qui tentent de retrouver leurs DZ. On trouve parmi eux quelques hommes du génie et aussi un canon de 57 mm récupéré dans un planeur. En tout, cette force hétérogène compte près de 600 hommes.

Ils ne tardent pas à attaquer le manoir de la Fière et à venir à bout de sa garnison, non sans avoir subi des pertes. Mais, dirigés par des officiers sans grande expérience du combat, parfois même sans expérience du tout, les parachutistes ne cherchent pas à exploiter immédiatement leur succès vers l'ouest. Plusieurs centaines d'hommes sont dirigés vers Chef-du-Pont où une brève bataille se déroule, à l'image de celle livrée à la Fière. Mais cette fois, les Allemands ne se rendent pas et se replient en bon ordre sur la route au milieu des marais, interdisant avec leurs mitrailleuses toute tentative de progression vers l'ouest.

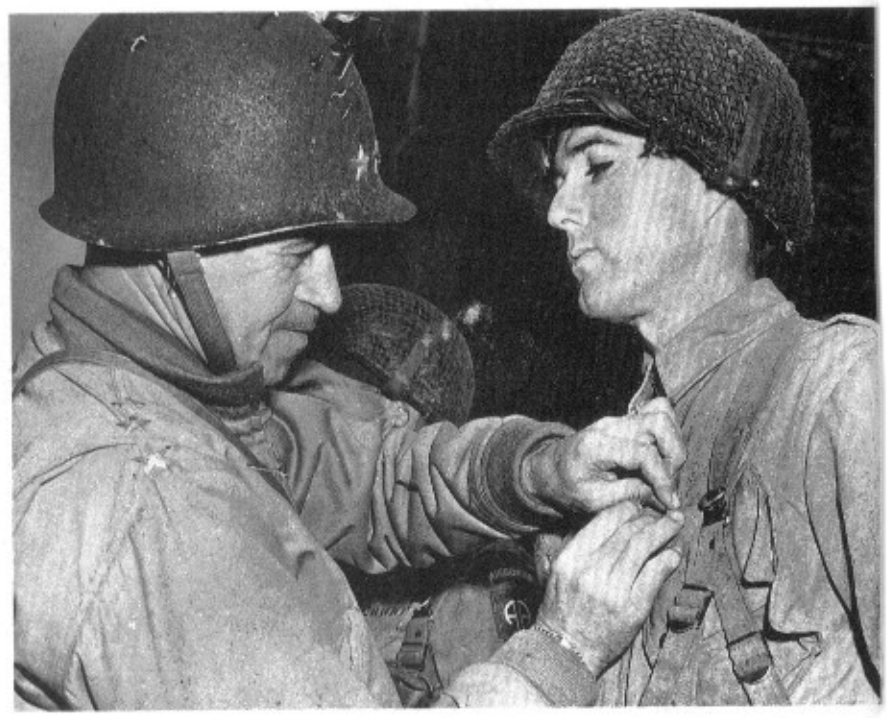
Bloqués à Chef-du-Pont, les paras se décident à avancer depuis la Fière jusqu'à Cauquigny, petit hameau tenu par une poignée de soldats américains.

Ci-dessus.
Une étonnante patrouille de parachutistes à pied et à cheval dans les rues de Sainte-Mère-Eglise, vers le 10 juin 1944. Il y reste peut-être encore quelques snipers. Le cheval n'entre pas dans l'inventaire d'une Airborne Division, mais le Cotentin est un pays d'élevage hippique et les cowboys ne manquent pas dans les divisions aéroportées.
(DITE)

Ci-dessous.
Ce planeur Waco, l'un des rares à avoir survécu intact à l'atterrissage, a été reconnu comme tel par les vaches normandes qui l'ont immédiatement adopté. On remarquera quelle belle cible il constitue au milieu de la pâture.
(DITE)



Ci-contre. **Le général Bradley décore le capitaine Robert D. Rae de la Distinguished Service Cross pour son héroïsme à La Fière, où il mène une charge du 507th Parachute Infantry Regiment. Après les durs combats de la phase initiale du débarquement, les deux divisions aéroportées US vont encore rester de longues semaines en Normandie, souffrant de pertes sensibles dans la guerre des haies livrée dans le Cotentin.** (DITE)



Mais il est bien tard et les Allemands du 1057. IR contre-attaquent en force, avec deux chars Renault FT 17. Leurs équipages ne manquent pas de valeur, car ils parviennent à mettre hors d'état le seul canon de 57 mm en position dans le secteur. Une compagnie de paras est mise en déroute et s'enfuit vers la Fière, durement malmenée par un barrage d'artillerie et de mortiers. Mais en s'approchant des positions américaines de la Fière, les deux Renault sont pris à partie par des équipes de bazooka, qui en incendient un, immobilisant le second. L'assaut allemand est alors bloqué, mais un ou plusieurs canons de 88 mm continuent de pilonner les positions du 1st Battalion, 505th Parachute Regiment, dont le commandant est tué par un coup direct. La bataille décline bientôt, aucun des deux adversaires n'étant capable de prendre le dessus.

Au milieu de la journée du 6 juin, la tête de pont aérienne forme un triangle dont chacun des côtés mesure environ trois kilomètres. La situation n'est pas des meilleures, notamment en raison du manque de cohésion des troupes, des moyens radio insuffisants et de la terrible faiblesse en artillerie. Plus de la moitié des hommes, dispersés sans commandement dans des zones qui leur sont inconnues, en sont réduits à livrer une guerre individuelle, qui freine sans doute les Allemands, mais ne peut empêcher leur regroupement en vue de contre-attaquer. Pour Ridgway et Taylor, le seul salut ne peut venir que de la mer. Si la 4th US Division réussit bien son débarquement à Utah, la situation des paras sera vite rétablie. Dans le cas contraire...

Mais au milieu du 6 juin 1944, Ridgway et Taylor peuvent déjà avoir quelques éléments de réponse.

Dans l'attente

Ci-dessous. **Ces pilotes de planeur se sont posés en territoire ennemi et sont parvenus à se frayer un passage jusqu'aux lignes américaines où ils ont été recueillis, pour retourner bientôt en Angleterre.** (DITE)

5. Aujourd'hui encore, un parachute et un mannequin en tenue sont accrochés au clocher de l'église en souvenir de cette épisode certes étonnant mais surtout immortalisé par le film de Zanuck *« Le Jour le plus long »*.

LA 6TH AIRBORNE AU COMBAT

Contrairement aux Américains, les aéroportés britanniques doivent nécessairement faire preuve d'une extrême précision dans l'atterrissage.

C'est au moins le cas des unités chargées de s'emparer des ponts sur l'Orne et le canal de Caen. Comme le larguer de parachutistes est trop aléatoire, la tâche de déposer les assaillants à proximité des ponts sera dévolue à six planeurs Horsa, qui devront permettre à une compagnie et demie du 2nd Ox. and Bucks de se saisir des deux ouvrages avant que la garnison allemande puisse les faire sauter.

Le reste du plan britannique ordonne à la 6th Airborne de s'emparer de la batterie de Merville pour l'empêcher de prendre en enfilade la plage de Sword. Elle devra aussi détruire cinq ponts sur la Dives, afin de consolider le flanc oriental de la tête de pont et enfin occuper une large bande de terrain comprise entre la Dives et l'Orne, notamment dans le secteur du bois de Bavent. Enfin, il n'est pas inutile d'ajouter que l'emprise de la division sur le terrain conquis devra être assez forte pour permettre de résister à des contre-attaques blindées, la tête de pont étant située à proximité immédiate des cantonnements de la 21. Panzerdivision.

Pour mener à bien toutes ces missions, le général Gale a choisi, nous l'avons vu, de lancer une opération coup de main sur les ponts de Bénouville. Mais si les effectifs transportés par planeurs sont suffisants pour s'emparer des deux ouvrages, ils ne peuvent en aucun cas résister à une contre-attaque sérieuse. Aussi les renforts ne devront-ils pas tarder : des Pathfinders seront lancés au même moment que les planeurs et ils auront exactement 30 minutes pour baliser les DZ.

Opération Coup de Main

Dans la nuit du 5 au 6 juin, les premiers avions anglais qui décollent sont des Albermarle, emportant les 60 Pathfinders de la 22nd Independent Parachute Company et des Halifax des 298 et 644 Squadrons, traînant derrière eux les six planeurs Horsa, numérotés à la craie de 91 à 96. Les trois premiers sont destinés aux ponts sur le canal, les trois suivants au pont sur l'Orne.

A bord des Horsa se trouvent 171 hommes, ainsi répartis :

– D Company, 2nd Battalion, Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry (Ox. and Bucks);

– deux pelotons de la B Company, 2nd Bn, Ox. and Bucks;

– 30 sapeurs de la 249 Airborne Field Company, Royal Engineers.

L'infanterie aérotransportée est commandée par le Major Howard, les hommes du génie par le Captain Jock Neilson.

La garnison des deux ponts est estimée à une cinquantaine d'hommes, essentiellement des Ost-truppen, mais encadrés par des sous-officiers allemands.

Ci-dessus. **Malgré l'écrasement au sol de la majorité des Horsa, qui se révèlent à la fois lourds et fragiles, les pertes en vies humaines et en matériel sont légères. Cette Jeep et sa remorque bondée rappelle l'aventure du Major Rosevaere et de ses sept sapeurs dans Troarn occupée.** (IWM)

Ci-dessous. **Les Britanniques emploient de nombreux bombardiers déclassés pour transporter leurs parachutistes, notamment des quadrimoteurs Halifax ou Stirling, qui n'ont même pas de siège pour leurs passagers.** (IWM)

Ils sont armés de quatre pièces de Flak légère (20 mm), de sept mitrailleuses et de deux canons antichars. Ce ne sont pas là des moyens considérables, mais le Panzer-Grenadier-Regiment 736 se trouve à proximité et son intervention, surtout si elle est soutenue par des blindés, peut être déterminante, au moins tant que les parachutistes ne seront pas sur place. En fait, dans les premières minutes du combat, le risque le plus grand est que les Allemands parviennent à faire sauter les deux ponts.

Le vol, qui débute à 22 h 56 le 5 juin 1944, se déroule sans problème. Le Horsa de tête se pose à 0 h 16, à seulement 47 mètres du pont sur le canal, sans avoir été repéré par la garnison allemande, dont une sentinelle entend bien un bruit d'écrasement, mais pense qu'il s'agit d'un avion de la RAF abattu. Les deux autres planeurs viennent se poser derrière le Horsa de tête, mais le 93 s'écrase littéralement au sol. Son pilote devra être amputé d'un bras, tandis qu'un soldat, coincé dans les débris de l'appareil, se noie dans une mare où repose le planeur.

La bataille qui débute aussitôt après est de courte durée : à peine quinze minutes. Le lieutenant Brotheridge est mortellement blessé, mais les défenseurs s'enfuient pour aller chercher de l'aide. Il n'empêche qu'à 0 h 30, le pont du canal (aujourd'hui *Pegasus Bridge*) est entre les mains britanniques.

La prise du pont sur l'Orne

Les atterrissages des trois planeurs destinés à la LZ « Y », près du pont sur l'Orne, ne sont pas aussi précis, à part celui du Horsa n° 96, qui se pose à proximité immédiate de l'ouvrage. En revanche, le 95 se pose à environ 400 mètres et le 94 encore bien plus loin, près de Périers-en-Auge, à 12 kilomètres de là, non loin de deux ponts pouvant évoquer Pegasus Bridge et son voisin.

Malgré cette dispersion des effectifs, le pont est capturé encore plus vite, sans perte de vies humaines du côté britannique.

Aucune contre-attaque ne se développe avant 7 heures du matin, l'heure tardive à laquelle se présentent des éléments du 7th Battalion, The Parachute Regiment. Dans la matinée, les contre-attaques se multiplient, de la part du 8. Abteilung du Pz. Gr. Rgt. 736. Celles-ci échouent, mais le périmètre défensif est durement pris à partie, jusqu'à l'arrivée vers 13 h 30 du 1st Special Service Commando de Lord Lovat, entraîné par le fameux Bill Millin, jouant « *The Black Bear* » à la cornemuse.

L'arrivée de ces troupes débarquées le matin même permet de sauver définitivement les deux ponts. Leur capture n'a coûté que deux tués et 14 blessés aux 171 hommes du 2nd Ox. and Bucks.

Ci-dessus.
Posant au milieu des décombres de leurs planeurs, ces hommes du 2nd Ox. and Bucks sont confiants en la victoire.
(IWM)

Ci-dessous.
Cette photo du pont sur le canal de l'Orne, connu après la guerre sous le nom de Pegasus Bridge, est prise après l'arrivée des troupes débarquées à Sword Beach.

L'aventure du Captain Kerr

Il a déjà été beaucoup écrit sur les parachutistes britanniques lors de l'opération Overlord. Nous n'avons ni la place ni la vocation de décrire ici en détails les multiples engagements livrés le 6 juin 1944 par la 6th Airborne Division. Aussi avons-nous choisi de nous attacher à décrire l'aventure du Captain Kerr, qui est assez représentative du sort de milliers d'autres paras et qui a l'avantage d'être totalement inédite. Nous l'avons trouvée au *Public Record Office*, dans un carton consacré à la 6th Airborne Division portant la référence WO 106/4315.

Il s'agit en fait d'un témoignage donné par le Captain Kerr, du 12th Parachute Regiment, lors de son séjour au 9th Canadian Hospital, à Horsham, le 22 juillet 1944. Il est blessé à l'humérus droit et souffre d'un peu de pleurésie.

Le 6 juin 1944, le bataillon de Kerr a reçu une double mission :

– nettoyer Ranville;

– nettoyer la Landing Zone (LZ) pour les planeurs qui vont suivre en fin de journée.

Arrivé au-dessus de la Normandie, Kerr se prépare à sauter le premier de son peloton. Lorsque la lampe verte s'allume dans le fuselage, Kerr s'élance, puis le pilote comprend qu'il s'est trompé sur sa position et rallume la lampe rouge : le peloton reste à bord et Kerr descend seul. Il tombe au beau milieu de la Dives et en sort complètement trempé. Il parvient à identifier à peu près l'endroit où il se trouve et marche jusqu'à une ferme, au sud-est du hameau des Boursiers. En chemin, il rencontre un parachutiste canadien et deux infirmiers, eux aussi isolés loin de tout.

A la ferme, les paysans français se montrent très suspicieux car ils les prennent pour des Allemands. A force d'explication, ils comprennent enfin et « *furent très contents de nous voir* ». Kerr est tombé trop loin de Ranville pour espérer y parvenir facilement, aussi demande-t-il à ses hôtes de citer les villages les plus proches. Parmi ceux-ci, le nom de Varaville lui évoque quelque chose : c'est l'un des objectifs de la division. Un adolescent français se propose alors de guider les quatre hommes à Varaville à travers champs et bois, pour éviter les Allemands. Ils y arrivent indemnes à 3 h 30 du matin, mais la bataille y fait rage :

« *Cela semblait le chaos complet à Varaville. On*

Ci-dessus.
En raison de la trop grande dispersion des sauts, dûe au vent violent et aux difficultés rencontrées par les Pathfinders, des dizaines de parachutistes britanniques se retrouvent isolés. Certains parviennent à s'en sortir, comme le Captain Kerr (voir texte), mais d'autres, comme ce jeune para à l'allure très britannique, sont aussitôt capturés par les Allemands. (BA)

Ci-contre.
Photo prise à Saint-Pierre-sur-Dives, au matin du 6 juin 1944. Quelques prisonniers britanniques partent pour l'arrière sous escorte. Au premier rang à gauche se trouve le Corporal Frank Gleeson, du 12 (Yorkshire) Battalion, Parachute Regiment. Capturé au Bas-de-Ranville, il s'évadera en août du Stalag 221 à Rennes pour rejoindre les SAS, avec lesquels il combattra jusqu'à la fin des hostilités. (BA)

Les paras britanniques

entendait des tirs de Bren et de MG 34 et le fracas des grenades; des voix inconnues criaient en allemand, en russe, en canadien et en anglais et une bataille faisait rage de façon évidente dans le village.»

Kerr voudrait alors gagner Le Mesnil, objectif de la 3 Parachute Brigade. Mais son français et sa prononciation sont si mauvais que le gamin ne comprend rien. Il se résoud alors à emmener son petit groupe chez une Anglaise vivant près de Varaville. Elle converse avec eux, leur apprend qu'il n'y a pas d'Allemands à Petiville et le groupe repart. Il s'est alors renforcé d'un officier de la 3 Para Brigade et de deux soldats de la 9 Para Brigade.

Après Petiville, le garçon leur fait longer un bois pour gagner le Mesnil. Mais ils tombent soudain sur une patrouille allemande de dix hommes, à seulement une vingtaine de mètres de distance :

« Le gamin français est en tête, suivi du capitaine Kerr, puis du reste de la troupe. Le capitaine Kerr crie « Punch », la seule réponse est une grenade à manche qui tombe presque sur le garçon français, le tuant immédiatement, mais ne blessant personne d'autre, ayant un effet très local. » Kerr envoie alors une grenade qui n'explose pas : elle est trempée. Les paras tirent à la Sten sur les Allemands qui s'enfuient, laissant l'un des leurs sur le terrain.

« *A cause de l'excellent guidage du gamin français, le groupe était devenu plus confiant qu'il n'aurait dû. Choqué par sa mort, ils en tirèrent la leçon et à l'avenir ne se déplacèrent plus qu'en formation de patrouille et avec le plus grand soin.* »

Ne connaissant pas la route du Mesnil, ils retournent à Petiville, où des fermiers leur donnent du lait et du pain. On imagine aussi qu'ils font prévenir les parents de la mort du jeune garçon. Ils sont rejoints sur place par un groupe de deux officiers et 15 sapeurs. De là, ils se rendent à Robehomme où ils trouvent le Captain Griffith, 45 paras canadiens, un médecin anglais et 12 infirmiers, une équipe antichar et son canon, puis des mitrailleurs Vickers avec leur arme.

Ils sont à présent près d'une centaine, ce qui leur permet de tenter de traverser le bois de Bavent, mais les Allemands y sont si nombreux qu'ils doivent renoncer. Ils recommencent plus tard et une partie du groupe, y compris Kerr et un pilote de la RAF, parvient enfin à Mesnil à 23 h 30 le 6 juin, après avoir été guidé sur une portion du chemin par un paysan français copieusement ivre pour s'être saoûlé après la destruction de sa ferme par le bombardement naval.

Cette description de la journée du 6 juin par Kerr est intéressante, bien qu'il n'accomplisse aucun exploit particulier, car elle raconte un exemple qui vaut pour des centaines d'autres paras, britanniques ou américains d'ailleurs : une tentative désordonnée pour essayer de se regrouper, de gagner coûte que coûte l'un des objectifs assignés à la division. Cette errance à la merci de rencontres inattendues est typique de la journée du 6 juin 1944.

Ci-dessus.
Ce Horsa est intact bien qu'il ait défoncé le mur d'une ferme. Son équipage est gallois, si l'on en croit l'inscription à l'avant du fuselage et le dessin du poireau, emblème du Pays de Galles depuis qu'un régiment gallois s'illustra durant la guerre de Cent Ans au milieu d'un champ de poireaux (selon Shakespeare dans sa pièce *Henry V*).
(IWM)

Ci-dessus.
***Charle's Aunt*, un planeur de la 6th Airborne, en train d'être vidé de sa cargaison. Comme les avions, le Horsa porte un numéro de série, en l'occurence LH344. Les bandes blanches et noires typiques du débarquement ne sont pas particulièrement bien peintes. Pour se poser le plus court possible, le Horsa est doté d'aérofreins de taille conséquente, comme celui visible derrière la remorque de la Jeep.**
(IWM)

Les Pathfinders en désarroi

L'une des raisons de la dispersion des parachutistes est le catastrophique atterrissage des Pathfinders, qui ont touché terre à peu près en même temps que les planeurs destinés aux ponts de l'Orne, mais que le vent violent a déporté loin des zones prévues. Ne disposant que d'une demi-heure avant l'arrivée des premières vagues de parachutistes, ils décident de baliser les DZ là où ils se trouvent plutôt que de chercher l'endroit prévu.

A partir de 0 h 50, les hommes de 5th Parachute Brigade commencent à descendre, mais le vent les déporte eux-aussi vers l'est, de telle sorte que leur dérive s'ajoute à celle des Pathfinders, pour les faire atterrir à grande distance de la zone prévue dans les plans. Chester Wilmot en donne un bon exemple avec le 7th Parachute Regiment : à deux heures du matin, seulement 200 hommes sur 620 ont pu se regrouper au son du clairon. Ils se portent sans attendre à l'aide des aéro-transportés du 2nd Ox. and Bucks. [1]

Le gros de la 5th Parachute Brigade du Brigadier J. Poett s'affaire, dans les premières heures du 6 juin, à nettoyer les LZ destinées aux premiers planeurs qui sont attendus à 3 h 30. Il est essentiel que leur atterrissage se déroule bien, car ils emportent les armes antichars indispensables pour repousser les éventuelles contre-attaques de la 21. Panzerdivision.

La capture du village de Ranville, vers 4 heures et l'arrivée des planeurs permet au général Gale de consolider nettement sa tête de pont. Encore faut-il que les missions de la 3rd Parachute Brigade soient accomplies pour faire face à toute éventualité. La destruction de quatre des cinq ponts sur la Dives ne pose aucune difficulté, mais il n'en est pas de même à Troarn, où il faut l'intervention suicidaire du Major Rosevaere et de sept sapeurs pour que le pont saute : les huit hommes,

1. Chester Wilmot – *The Struggle for Europe* – Collins, London, 1953.

Ci-contre, page 43.
Les restes de deux des planeurs des Ox. and Bucks s'étant posés près du canal de l'Orne à Bénouville. On peut deviner la présence de celui-ci derrière la haie d'arbres. Ces derniers cachent d'ailleurs Pegasus Bridge, dont la silhouette carrée est à peine visible derrière le planeur du second plan. Les assaillants n'ont eu à couvrir que quelques dizaines de mètres avant d'atteindre le pont.
(IWM)

Ci-contre, page 42.
Devant un planeur absolument intact, des parachutistes se sont enterrés afin de repousser toute contre-attaque allemande. L'homme du premier plan porte une cape anti-gaz en guise d'imperméable. L'utilité des fagots en cas de bataille n'apparaît pas de façon très évidente, si ce n'est qu'ils cachent les traces de terrassement.
(IWM)

Ci-contre.
L'intérêt de cette vue réside dans l'aperçu qu'elle donne de l'intérieur du fuselage du Horsa et dans sa capacité de s'ouvrir en deux afin de permettre un débarquement rapide des hommes ou du matériel. Le Horsa était réputé fragile, en tout cas dans les récits américains, mais nous ne savons pas si cette possibilité de s'ouvrir en deux accentuait cette fragilité. Le camouflage des planeurs anglais est totalement inspiré de celui des avions du Bomber Command : vert et gris sur le dessus et noir sur le dessous, y compris la dérive toute entière. L'intérieur est blanc ou gris clair.
(IWM)

La capture d'une batterie

entassés dans une jeep, se ruent dans la petite ville tenue par les Allemands et profitent de la surprise créée par cette irruption soudaine pour gagner le pont, le miner et le faire sauter, avant de s'échapper en descendant la rivière à pied et à la nage.

Merville et sa batterie

D'après les renseignements obtenus par les Alliés avant la bataille, la batterie de Merville possède quatre pièces de 150 mm capables de prendre en enfilade la plage de Sword. Il est donc essentiel de les réduire au silence avant l'arrivée des vagues d'assaut de la 3rd British Division. Mais la tâche est redoutable car la batterie allemande est non seulement tenue par une importante garnison, mais aussi protégée par une série de bunkers aux murs épais d'environ deux mètres. La position forme une sorte de camp retranché de 700 mètres sur 500, entouré d'un double réseau de barbelé dont la largeur atteint par endroit 5,50 m et plus de 1,50 m de hauteur. Les reconnaissances aériennes ont permis de localiser pas moins de 15 nids de mitrailleuses protégeant les abords de la batterie. Il n'est donc pas étonnant qu'un bataillon entier, le 9th Parachute Regiment, soit engagé dans l'opération.

Leur assaut est précédé par un bombardement de la RAF : plusieurs escadrilles de Lancaster sont censées affaiblir la défense en saturant le périmètre de la batterie, mais les nuages sont épais et le bombardement se fait à l'aveugle, à l'aide du dispositif de radioguidage Oboe. Les bombes détruisent certes le village de Merville, mais pas le camp retranché allemand. Les divers auteurs ayant écrit sur le sujet ne s'accordent pas à savoir si un groupe de Pathfinders chargé de reconnaître le terrain a été touché ou non par le raid.

Peu après, le larguer des trois compagnies du lieutenant-colonel Otway n'est pas un modèle du genre : une fois encore, la dispersion atteint des proportions inimaginables et plus de la moitié des hommes ne sont pas au rendez-vous. Otway n'hésite cependant pas, car même avec 150 paras seulement, il doit tenter de réduire au silence la batterie, d'autant que trois planeurs Horsa doivent se poser incessamment au beau milieu de celle-ci. Onze autres planeurs apportant du matériel lourd ont eu les pires difficultés à repérer la batterie à cause du nuage de poussière levé par le passage des 109 Lancaster et ils se sont posés tant bien que mal au milieu de champs hérissés d'asperges de Rommel : ils sont presque tous détruits et sept pilotes ont été tués.

Sur les trois planeurs destinés à se poser dans la batterie elle-même, un a dû faire demi-tour en Angleterre même. Les deux autres rencontrent les pires difficultés pour repérer Merville. L'un d'entre eux se pose à plus d'un kilomètre, le second parvient à atterrir à seulement une cinquantaine de mètres de son objectif.

A ce moment, la bataille fait déjà rage car les hommes d'Otway ont commencé leur assaut. La lutte est des plus sévères et les pertes sont terriblement lourdes de part et d'autres. A 4 h 45, les derniers survivants allemands, 22 hommes blessés, capitulent. Le reste de la garnison, soit une centaine d'hommes, gît mort dans le périmètre défensif. Du côté britannique aussi, la bataille a été coûteuse, puisque 70 des 150 assaillants ont été tués ou blessés.

Otway prévient alors de son succès en lançant une fusée éclairante qui est repérée par un avion de reconnaissance de la RAF. Un pigeon voyageur est aussi lancé, mais comme il doit traverser la Manche, Otway préfère évacuer la batterie pour éviter que ses hommes tombent sous le bombardement de la Royal Navy au cas où ses messages ne seraient pas parvenus. Les parachutistes se retirent donc, non sans avoir fait sauter les quatre canons allemands, qui ne sont finalement que des pièces de 75 mm et non des 150 ! Ce retrait inutile permet au Grenadier-Regiment 736 de recapturer la batterie sans coup-férir, le jour même. Elle sera reprise par le 3rd Commando le 7 juin, puis changera encore plusieurs fois de mains dans les jours suivants.

La situation à 7 h 30

A 7 h 30 commence le débarquement sur Sword Beach. A ce moment, les parchutistes ont rempli toutes les missions qui leur étaient assignées :

– capture du pont sur le canal et du pont de Ranville;

– capture et destruction de la batterie de Merville;
– destruction des pont sur la Dives;
– aménagement des Landing Zones pour la 6th (Air Landing) Brigade.

Les pertes en vies humaines sont évidemment impossibles à évaluer, mais elles demeurent modestes. En revanche, une proportion importante des planeurs a été détruite : 22 sur 98. Sur les 264 avions de transport utilisés, seulement 11 ont été abattus, un chiffre faible, bien loin des prévisions de Leigh-Mallory qui craignait la perte de la moitié des avions et des trois quarts des avions utilisés par les unités aéroportées.

Sur les 4 800 parachutistes britanniques ayant sauté dans la nuit du 5 au 6 juin, seulement 60 % ont été capables de participer efficacement aux opérations, les autres étant trop dispersés pour agir selon les ordres reçus. Un matériel non négligeable a cependant pu être mis en œuvre : 17 canons antichars, 44 jeeps, 55 motos et 1 214 containers.

Ceci permet aux deux brigades de la 6th Airborne Division d'attendre avec une relative confiance la suite des événements et surtout l'arrivée de la brigade aérotransportée, prévue vers la fin de l'après-midi. Les Allemands ne restent pas inertes pendant ce temps, contre-attaquant fréquemment contre le pont de Bénouville, mais sans résultat. Il est vrai que les Panzergrenadier attaquent seuls, les chars eux-mêmes étant maintenus dans la région de Caen par des ordres contradictoires.

Une consolidation lourde de conséquences

Vers 13 heures, nous l'avons vu, les commandos de Lord Lovat font leur jonction avec les hommes du 2nd Ox and Bucks. Cela signifie que la tête de pont aéroportée est solidement reliée avec la tête de pont maritime. L'arrivée massive des planeurs (222 Horsa et 30 planeurs lourds Hamilcar) commence à 20 h 51. Outre la 6th Air Landing Brigade, ils apportent 19 chars Tetrarch et six carriers du 6th Airborne Division Reconnaissance Regiment. Ceux-ci n'ont heureusement pas à affronter les Panzer IV de la 21. Panzerdivision, car au bout de quelques dizaines de minutes, ils sont presque tous immobilisés : des parachutes se sont engagés dans les trains de roulement, jusqu'à les bloquer totalement. Les chars ne seront délivrés qu'à la nuit, après avoir été débarrassés des encombrants parachutes à la lampe à souder.

Ci-dessus.
Trois gros planeurs Hamilcar vont se poser près de Ranville au soir du 6 juin. Ils transportent le matériel lourd de la 6th Airborne, artillerie, chars légers. L'arrivée massive de plusieurs trains de planeurs de plus de cent appareils cause une vive inquiétude aux officiers supérieurs de la 21. Panzerdivision, qui craignent de se retrouver pris à revers au moment même où débute leur contre-offensive. (IWM)

Ci-dessous.
Autant l'arrivée des renforts aérotransportés dans le secteur américain s'est mal déroulé, autant elle a été parfaite autour de Ranville, dans le secteur anglais. Ce pré couvert de planeurs intacts le prouve amplement. On aperçoit entre les Horsa de nombreuses asperges de Rommel, qui semblent trop petites pour avoir gêné les appareils. Le Horsa du premier plan nous montre qu'en plus de ses roues, il dispose d'un patin ventral qui améliore sa stabilité au moment de l'atterrissage. (IWM)

Ce renforcement continuel de la tête de pont par un balai d'avions de transport et de planeurs ne passe évidemment pas inaperçu du côté allemand. A-t-il vraiment empêcher la 21. Panzerdivision de se déployer, comme l'ont écrit à la fois Feuchtinger, son chef, et Rommel ? Dans ses mémoires, Rommel rapporte que la contre-offensive a été arrêtée par des débarquements aériens sans cesse renouvelés. Et il poursuit : « *L'ennemi fait un emploi massif des troupes aéroportées et d'unités de parachutistes. Leur mobilité est telle que les troupes qui les engagent ont les pires difficultés à repousser leurs assauts. Quand ils ont atterri dans une région non occupée par nos soldats, les groupes aéroportés et les parachutistes se retranchent immédiatement. A partir de ce moment, même avec un soutien d'artillerie, l'infanterie est incapable de les déloger.* » [2]

Un rapport téléphonique de la 21. Pz. Div. à la 7. Armee confirme les propos de Rommel : « *L'attaque par la 21. Panzerdivision est rendue impossible par une concentration très importante de troupes aéroportées.* »

Un coup d'œil à la carte montre d'ailleurs que la présence de la 6th Airborne Division sur la rive droite de l'Orne fait peser une menace sur le déploiement de la 21. Panzer. Indirectement, il est donc certain que les parachutistes britanniques ont gêné les Allemands dans leur seule contre-attaque de la journée, en direction des plages de Sword et Juno.

2. Rapport écrit le 10 juin 1944 et cité dans *La Guerre sans haine*, Amiot-Dumont, Paris, 1952. page 262.

LA TRAVERSÉE ET LE BOMBARDEMENT NAVAL

En dépit de la surveillance allemande, l'immense armada parvient devant les côtes normandes sans se faire repérer.

Il est vrai que le temps est détestable, à tel point qu'Eisenhower a été contraint de prendre une décision difficile : retarder le débarquement de 24 heures. Il l'a fait, non sans hésitation, après la réunion quotidienne d'étude de la météo du 4 juin, à 4 heures du matin. Les prévisions pour le lendemain, date choisie pour le débarquement, sont franchement mauvaises : plafond très bas, vent de force 6 sur l'échelle Beaufort, mer agitée.

Le report au 6 juin implique d'une part le retour des navires déjà à la mer, sauf les bâtiments de ligne à l'autonomie suffisante, d'autre part l'impossibilité de retarder à nouveau le débarquement de 24 heures, car il faudrait alors opérer au ravitaillement de nombreux navires.

Pendant toute la journée du 4 juin, Eisenhower attend avec inquiétude les rapports météo. En fin de journée, ils se font un peu plus encourageants et le général en chef peut confirmer la date du 6 juin, tout en se gardant encore la possibilité de tout annuler le 5 juin, en cas de nouvelle dégradation.

Ci-dessus.
Un half-track monte en marche arrière à bord d'un LCT (5) américain, le plus petit navire de l'US Navy à porter une immatriculation. Avec environ 10 mètres de large, les LCT (5) peuvent embarquer des half-tracks sur trois rangées. Les curieux parasols visibles à l'arrière des péniches ne sont pas destinés à protéger l'équipage d'éventuels coups de soleil, mais sont tout simplement les bâches de protection des pièces de DCA. Cette photo a été prise en Angleterre le 4 juin 1944. (IWM)

Le 5 juin à 3 h 30, l'officier météo du SHAEF, le Group Captain Stagg de la RAF, annonce une accalmie de 36 heures commençant dans la nuit du 5 au 6 juin, avec éclaircissement du ciel et diminution des vagues, qui ne feront plus que 60 centimètres de haut. En conséquence, Eisenhower déclare simplement : *« OK. We'll go. »*

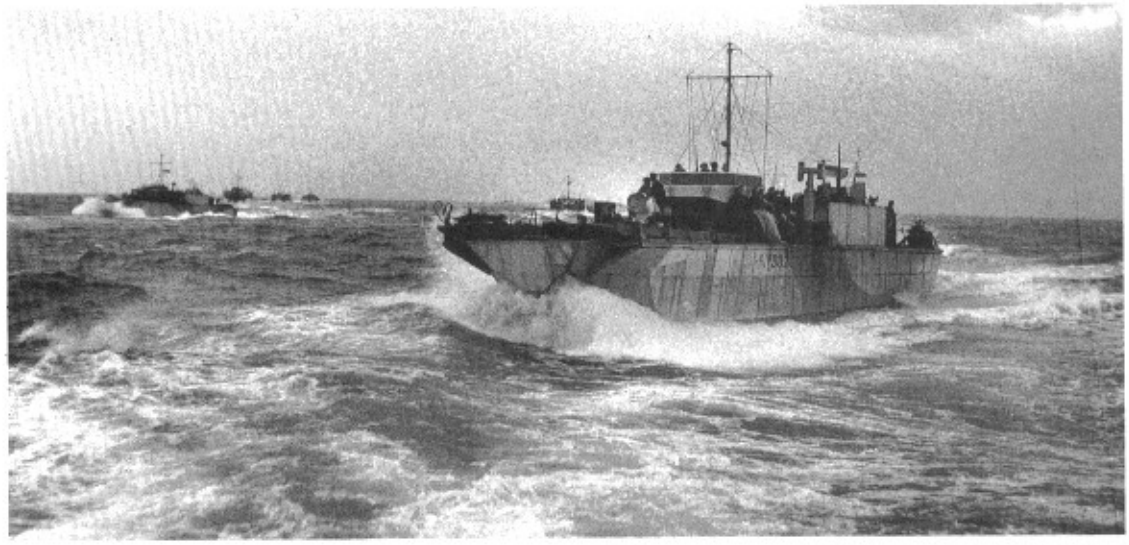
Une traversée difficile

Pour être à pied d'œuvre aux petites heures du 6 juin, les navires les plus lents ont dû quitter leurs ports anglais le 4 juin à 23 heures, ce qui signifie qu'il leur a fallu affronter la Manche au pire moment de la tempête. Pourtant, bien que plus de 2 000 navires traversent la Manche par leurs propres moyens, aucun d'entre eux ne coule, ce qui représente un bel exploit. Certains abordages ont lieu, mais aucun ne se termine mal.

A bord des bateaux, les conditions sont détestables, surtout pour les dizaines de milliers de fantassins peu habitués à ce genre de traitement. Il est impossible de tenir dans sa couchette sur les unités les plus petites et tout sommeil est donc impossible, malgré les nombreux comprimés de Nautamine avalés pour tenter de résister au mal de mer. Celui-ci cause des ravages, mais dès l'apparition de la côte normande, la curiosité et l'inquiétude devant l'inconnu en feront disparaître les effets.

Les navires alliés arrivent en baie de Seine aux toutes premières heures du 6 juin. Longtemps avant, les équipages ont découvert avec surprise les deux éclats lumi-

Ci-contre.
Une flotille de LCI (S) britanniques s'approche des côtes du Calvados. Le temps maussade et la mer agitée sont typiques du 6 juin 1944. Les rampes de bois du LCI (S) ont été remontées de part et d'autre de l'étrave. Bien que l'allure générale soit la même, le LCI (S) est nettement plus petit que le LCI (L) fréquemment utilisé par les Américains et qui peut, accommoder 190 hommes à la mer pendant une courte période.
(IWM)



Ci-contre.
L'amiral Hall, commandant la Task Force 124, également appelée Force O, qui comprend à la fois les navires transportant les 1st et 29th Divisions et aussi la flotte de soutien et de bombardement des défenses allemandes d'Omaha Beach.
(National Archives)

neux du phare de Gatteville, dans le Cotentin, qui semble leur montrer le chemin. Les Allemands ne sont donc au courant de rien. En effet, non seulement la Luftwaffe n'a rien repéré (mais est-ce bien étonnant ?), mais les Schnell-Boote allemandes ne sont pas sorties pour leurs patrouilles nocturnes quotidiennes... en raison du mauvais temps qui exclut toute tentative alliée. Quant aux radars, ils n'obtiennent des échos de la flotte qu'à 3 h 09, soit plusieurs heures après l'arrivée des premiers parachutistes alliés sur le sol normand.

Les Allemands dans l'inconnu

La lenteur des réactions allemandes durant les premières heures du 6 juin 1944 est sans aucun doute l'un des aspects les plus intéressants de l'histoire du débarquement.

Paradoxalement, alors même que le Group Captain Stagg, de la RAF, annonçait à Eisenhower le 4 juin une amélioration pour la journée du 6, l'expert météo de la Luftflotte 3 excluait le même jour toute possibilité d'opération aéroportée pour la nuit du 5 au 6 juin. Ces prévisions rassurantes expliquent l'absence de certains des officiers allemands les plus importants : Sepp Dietrich, commandant du I. SS-Panzerkorps, est en Belgique, tandis que Rommel lui-même est parti plaider sa cause auprès d'Hitler à Berchtesgaden, afin d'obtenir que von Rundstedt place la 12. SS-Panzerdivision « Hitlerjugend » près de la côte.

Le premier soupçon apparaît du côté allemand lorsque les services d'interception radio constatent que les fameux messages de la BBC à destination de la résistance française durent deux fois plus longtemps qu'à l'accoutumée. Il est alors 21 h 15.

A 22 heures, les stations radar de la côte normande, entre Cherbourg et Le Havre, sont totalement brouillées, tandis que celles du Pas-de-Calais enregistrent des centaines d'échos : l'opération *Fortitude* vient de débuter. Avec divers moyens que nous ne pouvons décrire, les Alliés font croire à une tentative d'assaut contre les plages du nord de la France par une armée fictive commandée par Patton lui-même.

A 22 h 15, la 15. Armee est mise en alerte maximale, tandis que les quartiers généraux de Rommel et von Rundstedt sont prévenus eux-aussi. En revanche, personne ne pense à alerter la 7. Armee qui tient la côte normande;

Vers 23 heures, les unités de Nachtjäger de la Luftwaffe sont en état d'alerte car les services d'écoute ont repéré une activité inaccoutumée de la part des avions de reconnaissance météo alliés.

A 0 h 15 le 6 juin, les premiers parachutistes alliés atterrissent dans le Cotentin et sur les bords de l'Orne. A cette heure, la 7. Armee n'est toujours pas prévenue des risques imminents d'invasion.

A 1h 11, le 84. Armeekorps, en position dans le Cotentin, met toutes ses unités en alerte.

A 1h 20, il prévient la 7. Armee.

Ci-dessous.
Des hommes d'un Regimental Combat Team de la 29th US Division embarquent à bord d'un LCI (L) à partir d'un LCVP qui fait la navette entre le port et les grandes péniches. Les fantassins sont aidés par des marins de l'US Navy et des Seabees. Les expressions des hommes sont plutôt inquiètes.
(National Archives)

Ci-contre.
Prière à bord d'un LCI (L) peu avant le départ d'Angleterre. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une messe car l'aumonier est protestant. L'assistance est essentiellement composée de marins de l'US Navy et non de fantassins. Un LCI (L) mesure un peu plus de 48 mètres de long et n'est donc pas un bateau très grand, bien qu'il emporte, en plus de l'équipage, 6 officiers et 184 hommes de troupe.
(National Archives)

A 1 h 30, celle-ci prévient enfin toutes ses unités de se tenir prêtes à refouler une tentative de débarquement. Au même moment, tous les navires et batteries côtières de la Kriegsmarine sont alertées par le Marinegruppe West, qui ajoute cependant :

« *Nous considérons ici qu'il ne s'agit pas d'une invasion sur une grande échelle et cette opinion est partagée par le commandant en chef à l'Ouest, von Rundstedt et par le chef de la Luftflotte 3.* » [1]

A 2 heures, la batterie de Saint-Marcouf prévient l'amiral Krancke à Paris :

« *Débarquements et tentative d'invasion ennemie probables.* »

A 2 h 15, la 7. Armee, sur la foi d'unités de la marine, prévient le PC de Rommel à La Roche-Guyon :

« *Bruits de moteurs perceptibles du côté de la côte orientale de la presqu'île du Cotentin. L'amiral [Rieve, en poste à Rouen] rapporte que des navires ont été localisés par radar au large de Cherbourg. Tout semble indiquer une opération de grande envergure.* »

A 2 h 40, Hans Speidel, en l'absence de son chef Rommel, fait répondre à la 7. Armee de façon optimiste : « *Le commandant en chef à l'ouest ne considère pas qu'il s'agit là d'une opération de grande envergure* ».

A mesure que la journée avance, les renseignements se précisent et nous ne pouvons tous les citer ici. Celui de 6 h 45, envoyé par la 7. Armee au PC de Rommel, mérite d'être reproduit car il a été émis un quart d'heure après le début du débarquement à Utah Beach. Il montre bien les grandes difficultés rencontrées par les Allemands pour se faire une opinion précise sur la situation réelle :

« *La profondeur des débarquements aériens dans la région de l'Orne et dans le sud du Cotentin semblent indiquer une attaque de grande envergure. Le but des bombardements contre la côte n'est pas encore clair. Ils semblent être une mesure de protection en rapport avec des attaques ultérieures contre d'autres points. Notre reconnaissance dans les airs et sur mer, effectuée depuis l'aube, n'a rien découvert de nouveau.* »

La lutte contre les batteries allemandes

Dès l'arrivée de l'armada alliée devant la côte, les dragueurs de mines commencent leur tâche difficile : ouvrir des chenaux d'accès vers les plages aux péniches de débarquement et dégager des espaces pour les bâtiments de guerre du soutien naval.

Ceux-ci se placent à 5 000 mètres de la côte pour les destroyers et à 11 000 pour les croiseurs et cuirassés ou autres monitors. Les objectifs ne sont pas les mêmes pour les différents types de navires. Les destroyers s'en prennent plus spécifiquement aux défenses terrestres installées sur les plages et à d'autres objectifs de circonstance. Il est important de noter qu'ils ont reçu l'ordre de mouiller, afin de ne pas risquer de

1. Bertil Stjernfelt – *Alerte sur le Mur de l'Atlantique* – Presses de la Cité, Paris, 1961. page 217. Les autres citations données ci-dessus sont tirées du même livre.

La traversée

Ci-contre.
Superbe vue d'un Sherman Firefly. Les grands chiffres sur la tourelle laissent à penser qu'il s'agit d'un char du 13/18th Hussars. Les grands LCT à l'arrière plan sont de type Mark IV. Ils peuvent emporter neuf chars Sherman. La photo a été prise en Angleterre, probablement dans la matinée du 4 ou du 5 juin 1944. Un ballon antiaérien inutile flotte au vent : la Luftwaffe ne sera pas capable de repérer l'incroyable concentration de navires dans les ports du sud ouest de l'Angleterre.
(IWM)

quitter leur chenal dragué, même si le fait d'être ainsi à l'ancre devant des batteries ennemies semble dangereux. En fait, nous le verrons, le plus grand danger pour les navires alliés pendant toute la durée de l'opération Overlord sera les mines, surtout celle à action retardée.

Les croiseurs et cuirassés ont pour objectif les batteries côtières allemandes. Etant des cibles importantes, ils évolueront au large dans de grands espaces dragués. En fait, plusieurs d'entre eux mouilleront quand même, soit par crainte des mines dérivantes ou à action retardée, soit pour ajuster leur tir au mieux.

Paradoxalement, ce sont les Allemands qui tirent les premiers, lorsqu'à 5 h 05, les destroyers USS *Fitch* et USS *Corry* sont entourés des gerbes d'une salve tirée par une batterie située près d'Utah Beach.

La réplique ne tarde pas. Le croiseur britannique HMS *Black Prince* riposte aussitôt, attirant sur lui le tir des canons allemands. Ce duel d'artillerie dure peu car la lutte devient généralisée entre les batteries côtières et les navires de ligne. A 6 h 10, des avions dressent un nuage artificiel pour masquer les bateaux, qui peuvent tirer sans visibilité grâce aux indications données à la fois par les chasseurs de repérage d'artillerie (Mustang et Spitfire) et par les observateurs au sol, les SFCP ou *Shore Fire Control Party*. Mais la Flak parvient à abattre l'appareil destiné à masquer le destroyer USS *Corry*, qui devient ainsi le seul objectif visible en face de la côte du Cotentin. Autant dire que toute l'artillerie allemande le prend pour cible. Pour éviter les gerbes qui ne cessent de se rapprocher, le *Corry* fonce en zigzag dans son chenal et finit par heurter une mine qui le coupe presque en deux. En perdition, il est abandonné par son équipage, récupéré par les USS *Hobson* et *Fitch*. 13 hommes ont été tués et 33 autres blessés.

La lutte se poursuit entre la batterie de Saint-Marcouf et les cuirassés alliés. Vers 8 heures, le capitaine Ohmsen revendique un coup au but sur un croiseur. Peu de temps après, un obus américain met hors de combat l'une des trois pièces de 210 mm. Le tir continue avec les deux autres et Ohmsen voit soudain le *Corry* qui se brise en deux. Il ne fait pas de doute pour lui que sa batterie vient de porter un superbe coup au but et il indique dans son rapport avoir coulé un croiseur. Nous savons aujourd'hui qu'il s'agit en fait du *Corry* et qu'il a sauté sur une mine, mais à 17 000 mètres de distance, il est difficile de déterminer la raison du naufrage.

Ohmsen n'a guère le temps de se réjouir car à 9 heures, un cuirassé porte un coup direct dans l'embrasure de l'un des canons, tuant tous les servants et rendant la pièce inutilisable. Dès lors, la batterie ne peut plus tirer vers le large, son dernier canon étant en position de campagne. Il tire néanmoins sur la plage, touchant plusieurs péniches américaines.

Sur tout le front d'invasion, la marine alliée parvient à saturer complètement les batteries côtières allemandes, au point qu'aucun navire de guerre ne sera coulé par les canons ennemis. A Omaha, où le débarquement se déroule mal, les douze destroyers viennent jusqu'au ras de la côte, au risque de s'échouer, pour venir en aide à l'infanterie clouée au sol. Leur tir à bout-portant est dévastateur, à tel point que l'USS *McCook* parvient à capturer un important groupe de soldats allemands, en leur intimant l'ordre, par signaux optiques, d'aller se rendre aux rangers débarqués à la pointe du Hoc !

Ci-dessus.
Le cuirassé USS *Nevada*, BB 36, pilonne la batterie allemande d'Azeville, au large d'Utah Beach, au matin du 6 juin 1944. Nous voyons ici cinq de ses dix pièces de 356 mm. Lancé en 1914, le *Nevada* est un vieux navire qui a servi en 1918 dans l'Atlantique, mais son armement puissant et son solide blindage le rendent parfaitement adapté à sa mission.
(National Archives)

Ci-contre.
Un LCT soigneusement bâché d'un filet de camouflage attend son heure pour débarquer des Sherman sur la plage de Sword. A l'arrière-plan, on reconnaît un croiseur, qui n'est autre que le HMS *Scylla*, navire-amiral de l'amiral Vian.
(IWM)

Ci-dessous.
Ce navire hérissé d'antennes est un bateau de communications de l'US Navy, chargé non seulement de communiquer avec les troupes au sol, mais aussi de servir de relais à destination de l'Angleterre et même de guidage à la chasse. Il a mouillé au large du Cotentin, mais derrière lui se présente une suite ininterrompue de LCI, qui sont chacun surmonté d'un ballon captif. *(National Archives)*

Bien qu'ils patrouillent littéralement au pied des falaises d'Omaha, les destroyers américains échappent aux coups de l'adversaire, puisque le seul USS *Baldwin* est touché par deux obus qui explosent dès l'impact et ne causent ni dégâts, ni blessés. Il est vrai que les artilleurs allemands concentrent leur feu sur la plage, délaissant à tort les navires de guerre qui les éliminent pourtant les uns après les autres.

Devant les plages britannique et canadienne, la lutte entre les artilleurs allemands et les navires de guerre revêt à peu près le même caractère. La batterie la plus importante est celle de Longues, avec ses quatre pièces de 150 mm. Comme toutes les autres, elle a reçu la visite des bombardiers lourds alliés et n'a subi, comme partout ailleurs, aucun dommage. Avant même l'aube, la batterie ouvre le feu vers l'ouest, contre les navires américains qui font face à Omaha Beach. Les dix premiers coups, contre l'USS *Emmons*, sont sans effet. Le feu est alors reporté sur une cible de plus nobles proportions, le cuirassé USS *Arkansas*. Mais le navire est si loin que tous les coups tombent trop court, ce qui n'empêche pas l'*Arkansas* de répliquer puissamment, avec 20 coups de 305 mm et 110 de 127 mm. Les artilleurs de Longues préfèrent alors cesser le feu vers l'ouest et se tourner vers les Britanniques, à l'est. Après un tir précis contre le *Bulolo*, navire-amiral de la Force G, qui le force à s'éloigner au large, la batterie est prise à partie par le croiseur HMS *Ajax*, vétéran de la bataille du Rio de la Plata, en 1939. Pendant une vingtaine de minutes, l'*Ajax* expédie 114 obus de 150 mm sur les quatre bunkers de Longues, qui se taisent. Ils reprennent le tir dans le courant de la matinée contre les plages de Gold d'une part, d'Omaha de l'autre. L'*Argonaut* se joint à l'*Ajax*, puis les deux croiseurs français *Montcalm* et *Georges-Leygues*. En fin de journée, trois des quatre canons ont été muselés et les artilleurs, totalement démoralisés, se rendront dès l'arrivée des troupes britanniques, le lendemain.

Nous pourrions multiplier les exemples de ce genre, surtout contre les batteries installées en campagne, sans autre protection que des travaux de terrassement. Partout, la supériorité de l'artillerie navale est écrasante, ainsi que le reconnaît le général Dollmann, chef de la 7. Armee, dans un message à Rommel daté du 6 juin au soir :

« *Les armes installées dans des positions de campagne ont dû être déterrées avant usage, à cause du bombardement préliminaire de l'artillerie navale ennemie. les canons de défense côtière ont été le plus souvent mis hors d'action par des coups directs sur les casemates. Les contre-attaques (...) ont subi de très lourdes pertes au voisinage de la côte en raison du tir de l'artillerie navale ennemie* ». [2]

Le découragement des Allemands se comprend d'autant mieux qu'ils n'ont aucun moyen d'empêcher ce soutien naval : la Luftwaffe, nous le verrons plus loin, n'a pas été en mesure de lancer de raids efficaces contre la flotte. Quant à la Kriegsmarine, sa seule tentative, menée par trois torpilleurs partis du Havre, manque singulièrement de puissance.

Quittant les quais du Havre à 4 h 30, les torpilleurs T 28, *Jaguar* et *Möwe* se heurtent bientôt à un épais nuage artificiel largué par avion afin de masquer la flotte aux batteries d'artillerie du Havre et du cap de la Hève. Ils foncent à travers et découvrent de l'autre côté l'impressionnante armada alliée. En état d'infériorité aussi complète, les trois navires allemands lancent 18 torpilles et se retirent à toute vitesse vers la sécurité relative du nuage artificiel, puis du port du Havre. Une seule torpille atteint un navire allié, le destroyer norvégien *Svenner*, qui se brise en deux et coule en quelques minutes. Avec l'USS *Corry*, c'est la perte la plus grave subie par la flotte alliée.

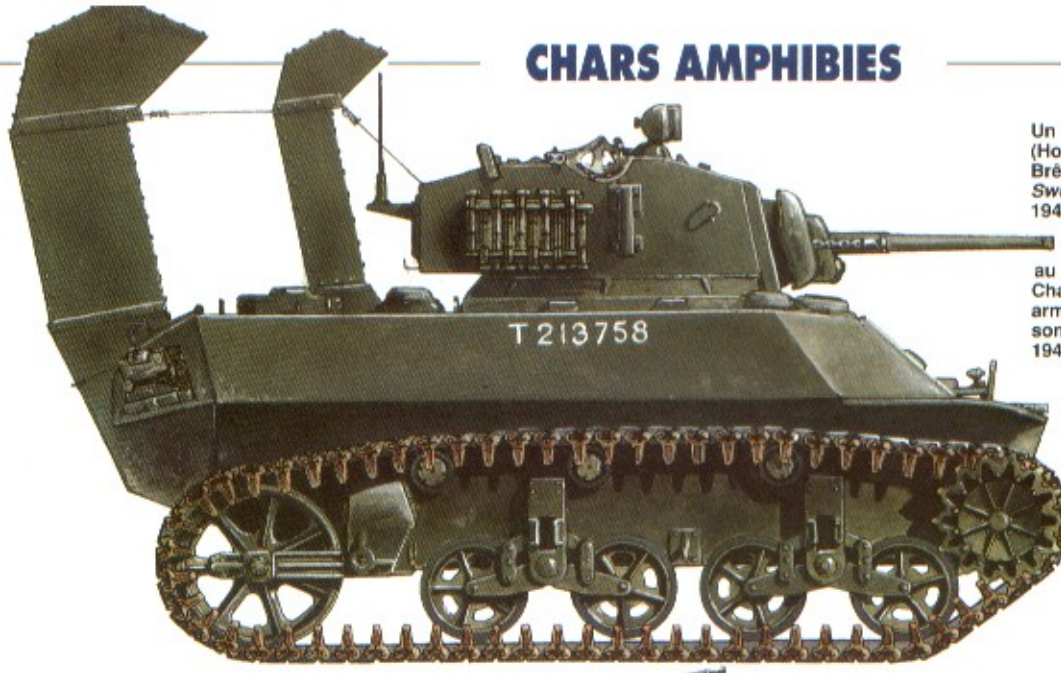
2. Samuel Eliot Morison – *The Invasion of France and Germany* – Little, Brown & Co, Boston, 1988. 343 pages. Il s'agit du 11e volume de l'excellente histoire officielle des opérations navales de l'US Navy. Les 15 volumes de cette œuvre remarquable sont tous de la main de Morison.

Ci-dessus.
Un DUKW quitte l'abri de son LST pour s'aventurer dans la mer agitée de la côte normande. A certains endroits, notamment en face d'Omaha Beach, les vagues seront si mauvaises que presque tous les DUKW emportant les obusiers de l'artillerie de soutien des premières vagues d'assaut vont couler avant d'atteindre le rivage.
(IWM)

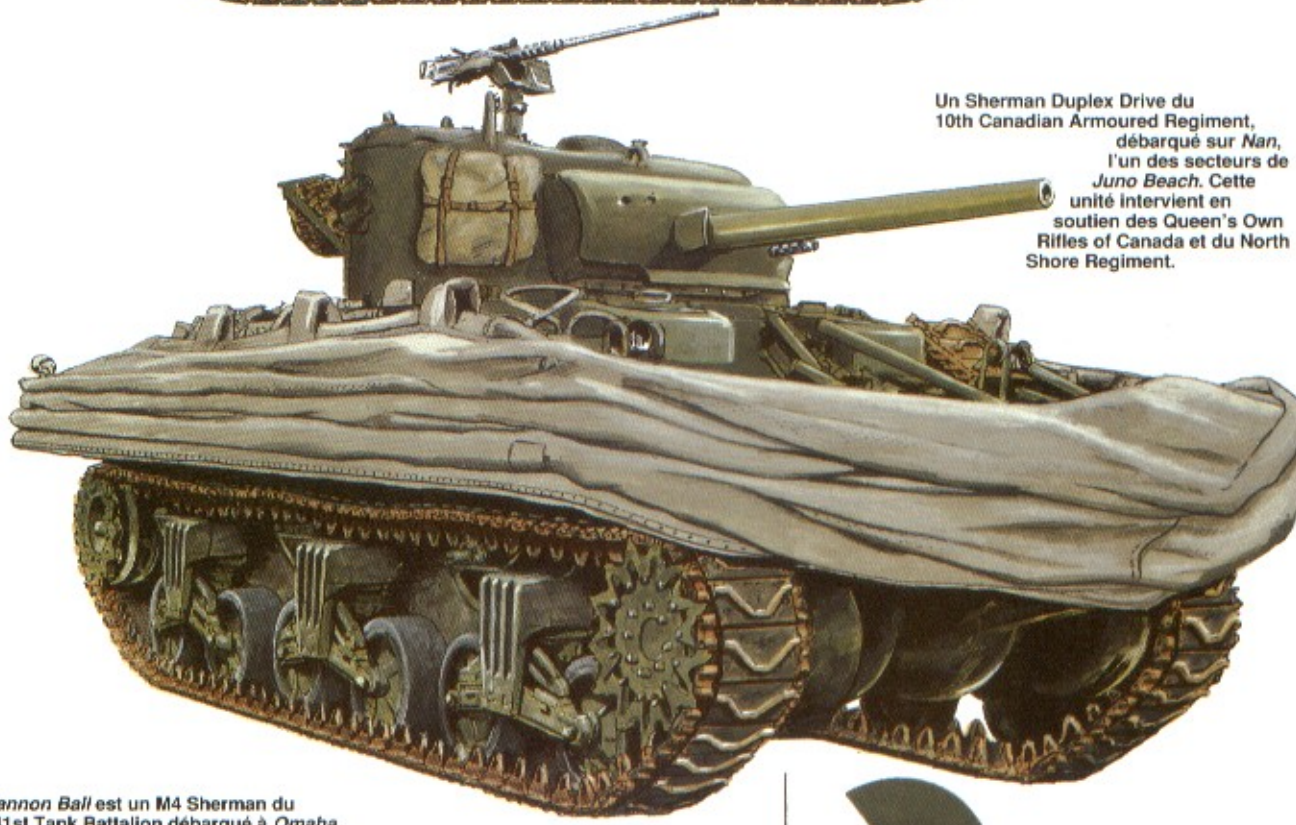
La flotte triomphe

Ci-contre.
La plupart des villas du littoral ont été transformées en points d'appui par les défenseurs allemands. C'est notamment le cas de cette maison de vacances située au bord d'Omaha Beach. Clouant au sol les assaillants depuis les étages de cette construction, les Allemands n'en ont été délogés que par les coups répétés des destroyers américains, venus au plus près de la côte, au risque de s'échouer, pour apporter leur soutien à l'infanterie. Dans ce cas précis et dans la plupart des autres, l'efficacité des tirs de la flotte est parlant.
(National Archives)

CHARS AMPHIBIES



Un char léger M3 A3 Stuart (Honey) du 13/18th Hussars à la Brèche d'Hermanville, sur *Sword Beach*, au matin du 6 juin 1944. L'engin est équipé de deux manches à air permettant l'arrivée d'air au moteur et l'échappement. Chars légers standards des armées alliées, les M3 A3 ou M5 sont totalement dépassés en 1944 avec leur petit canon de 37 mm et leur blindage par trop léger.



Un Sherman Duplex Drive du 10th Canadian Armoured Regiment, débarqué sur *Nan*, l'un des secteurs de *Juno Beach*. Cette unité intervient en soutien des Queen's Own Rifles of Canada et du North Shore Regiment.

Cannon Ball est un M4 Sherman du 741st Tank Battalion débarqué à *Omaha Beach* avec les premières vagues d'assaut de l'infanterie.
Si les Sherman DD amphibies de cette unité ont presque tous disparu en mer, les modèles équipés du dispositif amphibie d'échappement n'ont guère eu plus de chance, étant presque tous détruits un par un par l'artillerie antichars allemande.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994

L'ASSAUT AMPHIBIE À UTAH BEACH

En raison de particularités de la côte, les Américains débarquent près d'une heure avant les Britanniques.

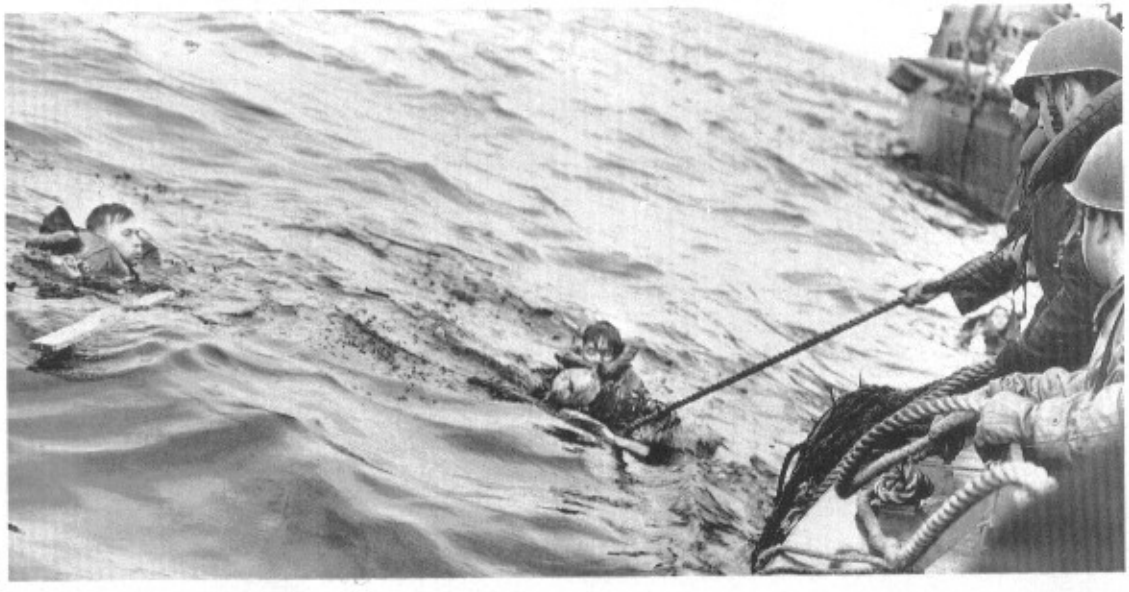
La haute mer survenant plus vite sur la côte du Cotentin, le débarquement est fixé à 6 h 30. En revanche, la côte du Calvados étant beaucoup plus difficile d'accès en raison de chaos rocheux découvrant à marée basse (connus notamment sous le nom des Essarts de Bernières), les Britanniques débarqueront en moyenne une heure plus tard.

Un bombardement aérien médiocre

En dehors de la préparation d'artillerie navale, les assaillants disposent d'un formidable effort aérien en leur faveur, puisque pas moins de 1 600 appareils des 8th et 9th US Air Forces ont reçu pour mission de bombarder les défenses côtières juste avant que les premières péniches touchent terre : à H – 10 à Utah Beach, par exemple. Cette plage est d'ailleurs la seule où les bombardiers, en l'occurence 293 bimoteurs B 26 Marauder, remplissent en partie leur mission en volant suffisamment bas, et donc sous la couche nuageuse, pour repérer visuellement leurs objectifs. Néanmoins, près du tiers des bombes tombent à la mer. Ailleurs, c'est à dire à Omaha comme au-dessus des trois plages britanniques, la visibilité est mauvaise et les bombardiers lourds (329 quadrimoteurs B 24 Liberator à Omaha) sont obligés de larguer leurs bombes sur ordre de Pathfinders équipés d'un système de radio-navigation.

Le résultat n'est pas à la hauteur des espérances, loin de là. L'historien officiel américain, Gordon Harrison, indique qu'aucun des 329 B 24 n'a touché la moindre défense côtière allemande mais que, bien au contraire, les bombes ont été dispersées jusqu'à cinq

Ci-dessus.
Certaines péniches de débarquement, comme ce LCVP, ont pour équipage des Coast Guards. On notera que la mitrailleuse Browning est dotée d'un bouclier. Ce gros plan sur le flanc du LCVP permet de constater qu'il est construit en contreplaqué et non blindé.
(National Archives)



Ci-contre.
Nous ignorons où a été prise cette photo de Coast Guards sauvant deux marins d'une eau plein de pétrole, au matin du 6 juin 1944. Il peut s'agir de deux hommes de l'équipage du destroyer USS *Corry*, coulé par une mine devant Utah Beach. Ces deux marins peuvent également être les deux hommes d'équipage d'un LCVP.
(National Archives)

kilomètres à l'intérieur des terres. Sur le front d'invasion anglo-canadien, la situation n'est pas meilleure, comme nous le verrons plus tard.

Aucune réaction allemande

En raison de la forme particulière de la côte dans le secteur américain, où les plages d'Utah et d'Omaha sont placées à environ 90° l'une de l'autre, les grands navires de débarquement se regroupent à grande distance du rivage (11 milles nautiques) pour mettre à l'eau les petites péniches, ceci afin d'éviter les tirs d'enfilade de l'artillerie allemande. Les petits LCVP souffrent quelque peu, car le vent souffle encore à 4 Beaufort, avec des rafales à 5, mais en se rapprochant de la côte, ils se trouvent bientôt abrités par la presqu'île du Cotentin. La véritable ligne de départ est formée par une ligne imaginaire entre les îles Saint-Marcouf et le banc du Cardonnet. De là, les péniches partent vers la côte en 24 vagues successives. Le général Barton, chef de la 4th US Division, a prévu un débarquement sur un front de deux bataillons, large d'environ 2 200 mètres. L'assaut initial est confié au 8th Infantry Regiment, renforcé du 3rd Battalion, 22nd Infantry Regiment. Son premier objectif est d'occuper la dénivellation située de part et d'autre de la route menant de Sainte-Marie-du-Mont au hameau des Forges, puis de marcher vers le Merderet afin de faire jonction avec la 82nd Airborne.

A H + 85 minutes, le 22nd Infantry Regiment commencera à débarquer et se portera alors vers les dunes de Varreville, pour protéger le nord de la tête de pont, puis pour s'emparer du village de Quinéville.

A H + 4 heures, le 12th Infantry Regiment débarquera à son tour et attaquera sur un front de deux bataillons pour s'emparer des hauteurs situées entre Emondeville et le Merderet. Le troisième bataillon devra franchir le Merderet au port Brehay et établir une tête de pont au sud de la rivière, vers Carentan.

Enfin, un régiment de la 90th Division, le 359th, est attaché à la 4th Division et débarquera donc aussi le jour J. Et pour être tout à fait complet, le tout premier débarquement aura lieu à 4 h 30 du matin sur les îles Saint-Marcouf, avec des détachements des 4th et 24th Cavalry Squadrons. Des reconnaissances aériennes ont montré en mai une certaine activité sur les deux îlots et les Américains craignent que les forts qui y sont situés servent d'observatoires.

Au matin du 6 juin, 132 hommes y débarquent donc, pour les trouver totalement inoccupées, mais couvertes de mines. En outre, dans l'après-midi, les Allemands tirent plusieurs salves sur les deux îles, tuant finalement deux hommes et en blessant 17.

Débarquement à Utah

A l'heure H, soit 6 h 30, les LCVP des 1st et 2nd Battalions, 8th Infantry Regiment, touchent terre sans rencontrer la moindre opposition. Le ciel est obscurci par la fumée des explosions du bombardement aérien et surtout des milliers de roquettes lancées par 17 LCT (R). Si l'on ajoute à cela un fort courant de marée qui dépale vers le sud, il n'est guère étonnant que les navires-guides ne trouvent plus leurs repères sur une côte qui en est à peu près totalement dépourvue, de telle sorte que la première vague d'assaut se jette à la côte à environ deux kilomètres au sud de l'endroit prévu, dans une zone par ailleurs moins bien défendue que celle prévue dans le plan d'origine.

En face d'une opposition sérieuse, cette erreur de deux kilomètres aurait pu avoir de lourdes conséquences, car les unités ne localisent aucun de leurs objectifs et ne peuvent donc exécuter les tâches qui

Ci-dessous.
Cette péniche littéralement bondée, un LCM, s'apprête à talonner devant la plage d'Utah, aisément reconnaissable à son rideau de dunes peu élevées. Le débarquement est sans aucun doute commencé depuis plusieurs heures déjà, car un impressionnant matériel s'accumule sur la plage : Sherman d'un Tank Battalion, half-tracks et canons d'une unité antichars. Un ballon antiaérien est en cours de gonflage. La marée est très haute, ce qui permet de dire que la photo a été prise environ six heures après l'heure H, fixée à Utah à 6 h 30, soit l'heure de la basse mer. Il est donc grossièrement entre midi trente et 13 heures sur ce cliché. Les ombres sont d'ailleurs très courtes. Ces hommes appartiennent au 2nd Battalion du 327th Glider Infantry regiment de la 101st Airborne Division. (IWM)

Utah Beach

leur ont été fixées. Mais grâce à l'absence d'opposition allemande d'une part, à l'esprit d'improvisation de certains officiers, comme le Brigadier General Theodore Roosevelt, commandant en second de la 4th Division, de nouvelles dispositions sont rapidement prises.

Les premières vagues d'assaut se regroupent sous la forme de task forces de la valeur d'une compagnie et réduisent rapidement au silence les quelques retranchements qui commandent les accès 2 et 3 à la plage, avec d'autant plus de facilité qu'ils sont essentiellement tenus par des Ost-Truppen, qui se battent correctement tant que leur adversaire est à distance, mais capitulent lorsque le danger devient trop grand. Ceci fait, le 1st Battalion se porte sur Audouville-la-Hubert, le 2nd Battalion sur Pouppeville.

Pendant ce temps, les premiers chars, des Sherman DD, sont arrivés sur la plage avec une quinzaine de minutes de retard. Ils sont au nombre de 28, quatre autres ayant été perdus lorsque le LCT 597 sauta sur une mine. Faute d'objectifs et de cibles, ils ne servent d'ailleurs pas à grand'chose.

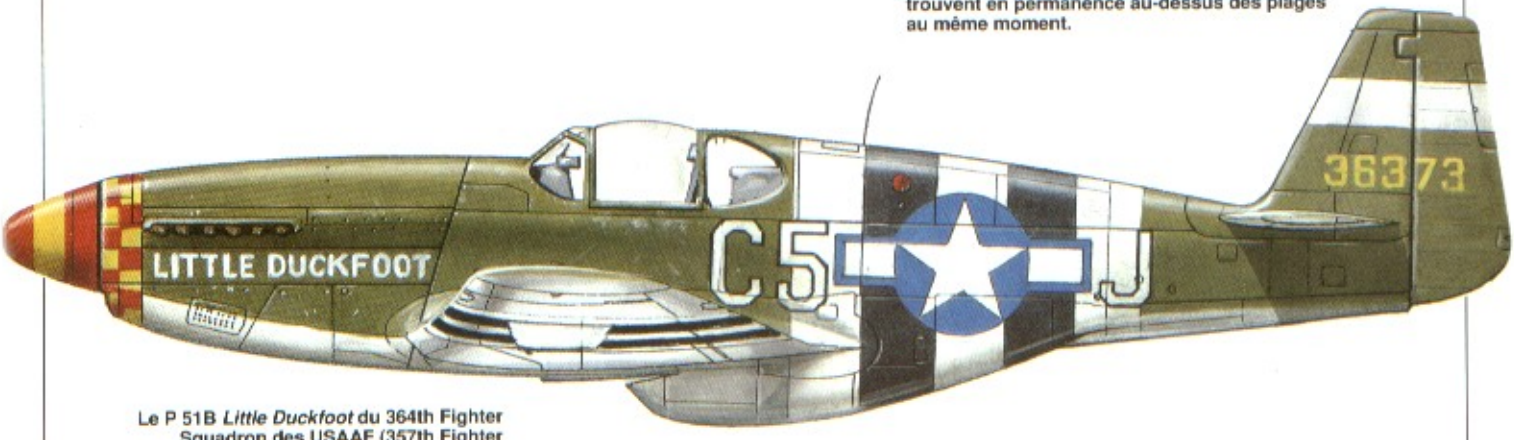
Après les premières vagues d'infanterie et les 28

Ci-dessus.
Pour guider les péniches de débarquement aux endroits prévus, l'US Navy met à terre des Beach Battalions que nous voyons ici à l'œuvre lors de manœuvres en Angleterre, avec leurs trois moyens de communication : poste-émetteur-récepteur, fanions et feu à éclats pour signaux optiques. (National Archives)

Ci-contre.
Entassés dans une péniche, ces Rangers ont le sourire. Il ne s'agit encore que de manœuvres, puisqu'aucune photo en couleurs n'a été prise durant le D Day lui-même. (National Archives)

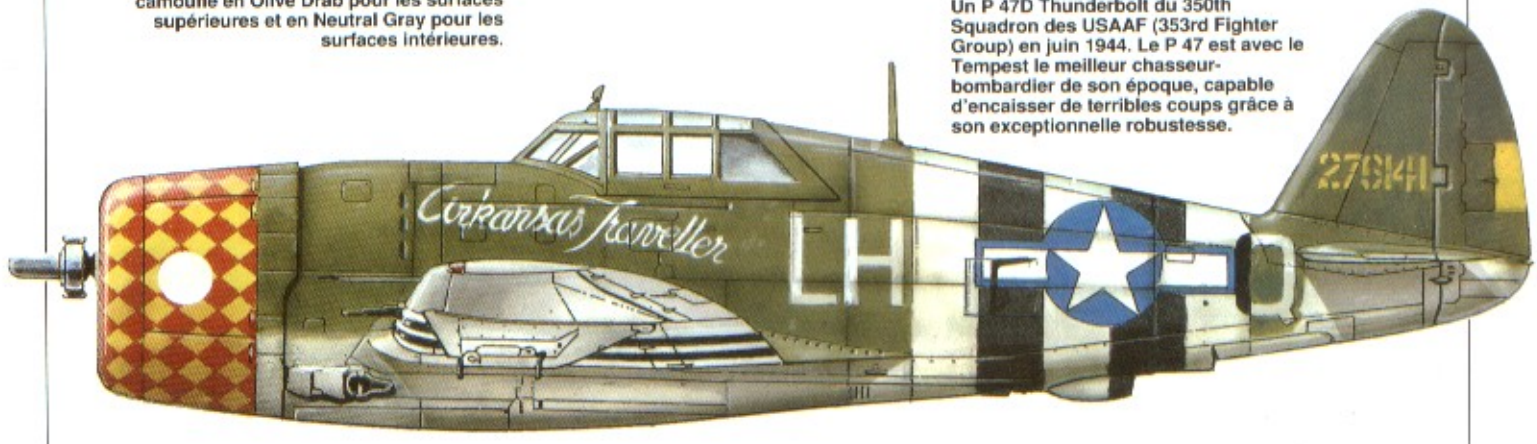
CHASSEURS ET CHASSEURS BOMBARDIERS ALLIES

Un Spitfire Mk IX du 41 Squadron, le 6 juin 1944. Les escadrilles de chasse de la RAF protègent la flotte durant la traversée, puis la tête de pont. Plus de 120 chasseurs se trouvent en permanence au-dessus des plages au même moment.



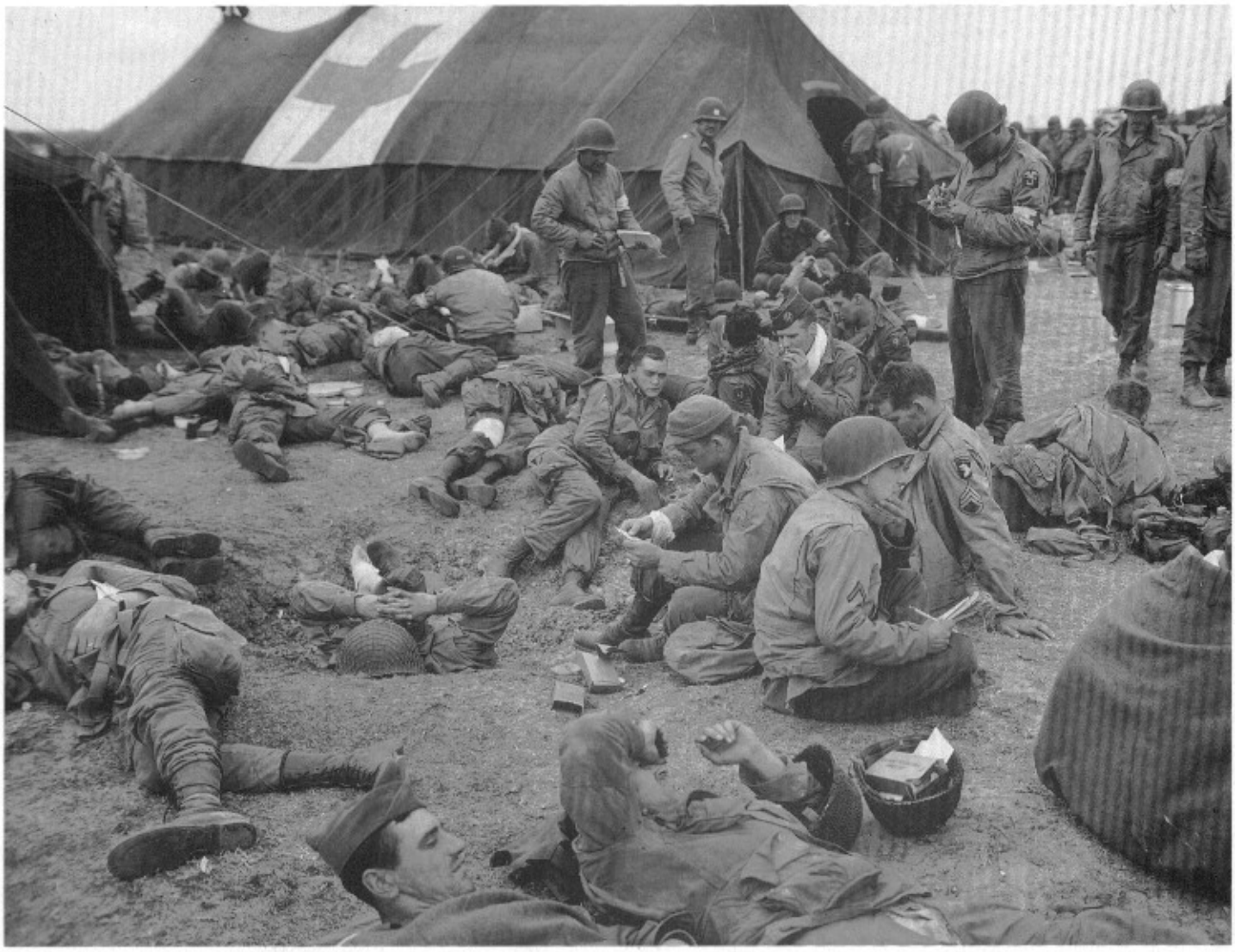
Le P 51B *Little Duckfoot* du 364th Fighter Squadron des USAAF (357th Fighter Group) en juin 1944, basé à Yoxford. Cet appareil est l'un des meilleurs chasseurs de l'époque. Comme beaucoup, il est camouflé en Olive Drab pour les surfaces supérieures et en Neutral Gray pour les surfaces intérieures.

Un P 47D Thunderbolt du 350th Squadron des USAAF (353rd Fighter Group) en juin 1944. Le P 47 est avec le Tempest le meilleur chasseur-bombardier de son époque, capable d'encaisser de terribles coups grâce à son exceptionnelle robustesse.



Un Hawker Typhoon du 181Squadron, armé de roquettes pour la lutte antichar. Médiocre chasseur, le Typhoon excelle en revanche dans l'attaque au sol.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994



Ci-dessus.
Aux abords d'Utah Beach, une infirmerie de campagne a été établie dans un pré. Les pertes de la 4th US Division ayant été particulièrement faibles, il n'est pas très étonnant d'y trouver des parachutistes en majorité, aussi bien de la 82d Airborne que de la 101st. L'infirmier au brassard à croix rouge porte sur l'épaule l'insigne des Engineer Special Brigades. (National Archives)

Utah Beach

chars DD arrivent les groupes du génie de l'US Navy, chargés des démolitions des obstacles posés sur la plage par les Allemands. Le plan initial prévoyait l'ouverture de grandes brêches de 15 mètres dans lesdits obstacles, mais ils sont si peu nombreux qu'il est finalement décidé de nettoyer toute la plage, ce qui est fait en une heure seulement. Les hommes du génie font ensuite sauter le mur antichar qui borde la plage, toujours sans autre opposition qu'un tir intermittent d'artillerie, qui tue 4 hommes et en blesse 11 autres.

Le débarquement des 3rd Battalions des 8th et 22nd Infantry Regiments se déroule peu après sans aucune difficulté, de même que celui des Sherman du 70th Tank Battalion. A 1 heure de l'après-midi, l'infanterie débarquée fait sa jonction avec des éléments de la 82nd Airborne Division. La résistance de la 709. Infanterie-Division est des plus réduites, mais l'avance des troupes fraîchement débarquées est assez lente car les marais situés derrière la plage obligent à n'emprunter que les routes, qui sont à la fois rares et étroites.

Les raisons du succès

Pour bien évaluer le succès américain à Utah Be ch, qu'il suffise de citer certains chiffres. A 18 heures, soit en moins de douze heures, la Force U a déjà pu mettre à terre pas moins de 21 328 hommes, 1 742 véhicules et 1 695 tonnes de matériel. [1]

Les pertes sont incroyablement modestes pour un débarquement de vive-force : seulement 197 hommes (tués, blessés et disparus), soit moins de 1 % des effectifs débarqués.

A la tombée de la nuit, les 2nd et 3rd Battalions du 8th Infantry Regiment sont parvenus jusqu'au hameau des Forges et au village de Blosville, sur la nationale 13 entre Carentan et Valognes, avec de gros éléments du 70th Tank Battalion. De nombreux aérotransportés ont été rencontrés, car ces deux villages se trouvent au centre de la LZ des planeurs. Toutefois, la jonction n'est pas faite avec les paras qui tiennent Sainte-Mère-Eglise, car les Allemands tiennent en force la nationale autour de Fauville, c'est-à-dire entre les Forges et Sainte-Mère.

Au nord, le 3rd Bn, 22nd Infantry a progressé le long de la côte jusqu'au Hamel des Gruttes, tandis que le reste du même régiment, de l'autre côté des marais du littoral, s'est avancé jusqu'à Saint-Germain-de-Varreville. Plus à l'ouest, le 12th Infantry Regiment borde Beuzeville-au-Plain, protégé vers le sud par le 899th Tank Destroyer Battalion, équipé de M10.

La tête de pont forme donc un carré d'une dizaine de kilomètres de côté, soit moins que prévu, mais la vitesse du débarquement, en revanche, a permis de mettre à terre plus d'hommes et de matériel que dans les prévisions les plus optimistes. Ceci rend la situation de la 4th US Division particulièrement favorable pour la suite des événements, d'autant que l'ennemi s'est révélé incapable de contre-attaquer.

Cette impuissance allemande dans le sud du Cotentin s'explique sans aucun doute par le parachutage raté de la nuit. La dispersion des soldats des 82nd et 101st Airborne Divisions a provoqué une rare confusion dans les lignes allemandes. Par un effet du hasard, le Generalleutnant Falley, le commandant de la 91. I.D., la meilleure division allemande dans le secteur, a été surpris et tué par les paras américains à son retour d'un kriegspiel à Rennes. Coordonner des attaques dans ces conditions est une tâche très difficile, d'autant que

1. Yves Buffetaut – Les navires du débarquement – Marines Editions, Bourg-en-Bresse, 1994. page 92.

les nouvelles du débarquement à Utah sont parvenues tardivement à Dollmann, le chef de la 7. Armee. Il ordonne dans l'après-midi une série de mouvements destinés à détruire les forces aéroportées américaines, par des actions concentriques :

– la 709. ID, renforcée de l'IR 1058 de la 91. ID, doit nettoyer toute la zone située à l'est du Merderet.

– l'IR 1057 et le Panzer-Ersatz-Abteilung 100 (équipé de chars français anciens) doit liquider la tête de pont aéroportée de l'ouest du Merderet.

– au sud, le Fallschirmjäger-Regiment 6, venant de Carentan, doit attaquer en direction de Blosville.

– le Sturm-Abteilung de la 7. Armee, en réserve à Cherbourg, attaquera vers le sud pour reprendre Sainte-Mère-Eglise.

– un régiment de la 243. ID, l'IR 922, doit se porter durant la nuit jusqu'à Montebourg.

En fait, malgré les ordres, les contre-attaques ne se matérialisent pas, en tout cas sur une échelle importante.

L'IR 1058 est incapable de se mettre en mouvement vers Sainte-Mère, en raison des parachutistes dispersés qui infestent littéralement la région et mènent des actions de retardement particulièrement gênantes dans ce paysage de bocage.

Durant la nuit, la contre-attaque de la 91. ID est reportée au lendemain matin et elle sera soutenue par deux unités d'artillerie lourde motorisée et un bataillon de chasseurs de chars, le Panzerjäger Abteilung 709. Ainsi, au soir du 6 juin 1944, aucune action vraiment coordonnée n'a été engagée contre la tête de pont d'Utah Beach. Or, des renforts conséquents ne cessent de la renforcer.

Les planeurs arrivent

Trois vagues successives de planeurs quittent l'Angleterre au soir du 6 juin :

– 32 Horsa pour la 101st Airborne;

– 140 Horsa et 37 Waco pour la 82nd Airborne, répartis en deux échelons.

Tous ces planeurs sont chargés de 1 200 hommes de la 82nd, essentiellement des artilleurs, de 163 véhicules, de 24 obusiers de 105 mm, de plusieurs canons de 57 mm antichars et de pas moins de 150 tonnes de munitions et de matériel divers.

Hélas, l'une des LZ, la LZ « W » est littéralement en première ligne, sous le feu des Allemands. Malgré les tentatives faites par Ridgway pour détourner les planeurs, un large groupe de 75 d'entre eux se pose, ou plutôt s'écrase, au beau milieu du champ de tir allemand.

« *Une fois encore, les petits prés et le feu ennemi causèrent un massacre lors de l'atterrissage des planeurs. A certains endroits, le tir était intense et de nombreux hommes furent tués ou blessés durant les deux minutes précédant l'atterrissage. Certains pilotes, malgré les ordres très stricts de se poser lentement, lancèrent les Horsa à plus de 160 km/h sur les champs d'atterrissage.*

Comme ces champs étaient courts, certains ne dépassant pas 100 m de long et comme le crépuscule rendait une approche précise au-dessus des haies de plus en plus difficile, même les pilotes les plus précautionneux durent à la chance de ne pas s'écraser (...) Une fois encore, les occupants de la plupart des planeurs durent se mettre à l'abri aussitôt après avoir touché terre, et le déchargement fut remis à la nuit tombée. » [2]

Sur les 177 planeurs destinés à la 82nd Airborne, seulement 8 se posent parfaitement, sans dommage. Les pertes en hommes s'élèvent à 157, dont 33 tués. Malgré ce nombre ahurissant de crashes, la plus grande partie du matériel peut être récupérée après la tombée de la nuit.

La nuit est également mise à profit pour continuer à débarquer des hommes et du matériel sur la plage, notamment le 502nd Parachute Infantry Regiment, qui vient se mettre en position au nord de la tête de pont, entre les 12th et 22nd Infantry Regiments.

Tout est donc prêt pour que l'exploitation du succès du 6 juin se poursuive le lendemain.

2. *Ridgway's Paratroopers*, op. cit. page 255.

Ci-dessous.
Curieuse scène à Utah Beach où des hommes de l'US Navy semblent monter une garde particulièrement ennuyeuse devant des ceintures de sauvetage à moitié dégonflées, déposées là par les fantassins ou collectées sur la plage et les dunes après que ceux-ci s'en soient débarrassés. A l'arrière-plan, le Command Car appartient au 915th Field Artillery Battalion (équipé d'obusiers de 105 mm) de la 90th US Infantry Division, ainsi qu'on peut le lire sur le parechocs. (National Archives)

OMAHA BEACH

Au matin du 6 juin, la 7. Armee et le 84. Armeekorps sont certains que l'invasion a été repoussée à Omaha.

En fait, tout au long de la journée, le chef de la 352. ID reste persuadé que sa division a pu venir à bout des assaillants américains. Cet excès de confiance sera lourd de conséquences en fin d'après-midi, mais il s'explique aisément comme nous allons le voir.

Tout d'abord, la préparation aérienne manque complètement son but. Ensuite, et c'est beaucoup plus grave, la côte n'est pas tenue par la médiocre 716. ID qui monte également la garde dans le secteur britannique, mais par une bonne division d'infanterie, la 352. ID, arrivée sur le terrain à la mi-mars. Un régiment est placé en première ligne, avec un second en réserve à quelques kilomètres de là, à Bayeux, tandis que la partie orientale de la plage est confiée à un régiment détaché de la 716. ID, de telle sorte que les assaillants trouveront en face d'eux, non pas un régiment de médiocre qualité, mais trois régiments au complet. Dans les premières heures du débarquement, cette différence sera essentielle.

Une préparation insuffisante

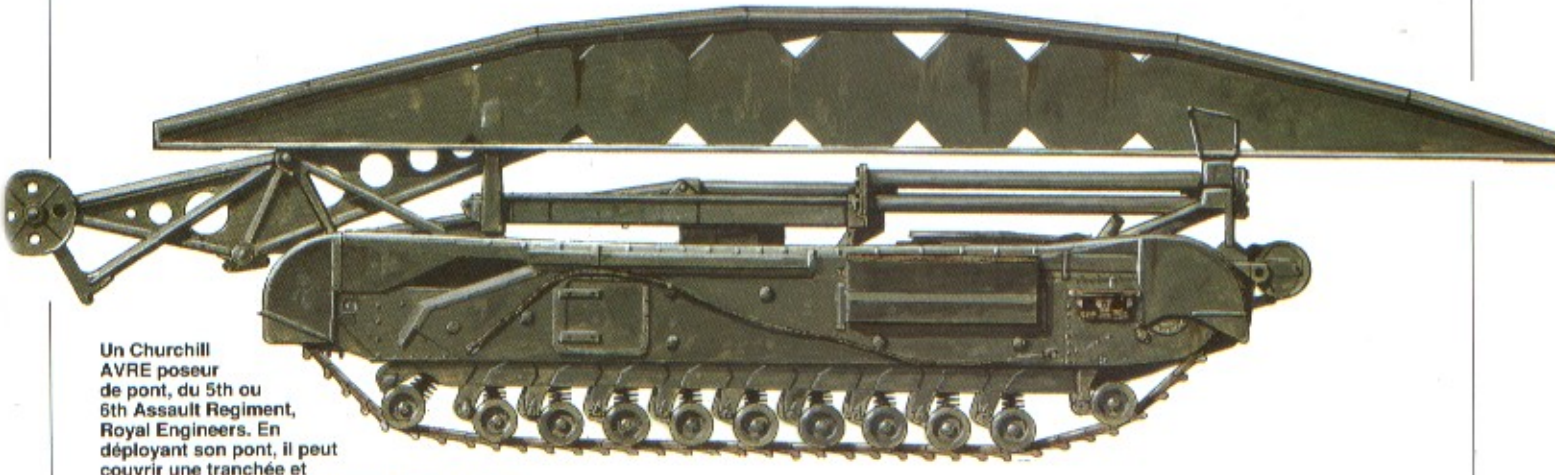
L'échec du raid des Liberator, qui provoque tout de même l'explosion de plusieurs champs de mines, ne serait pas trop gênant si la préparation navale pouvait le compenser. Or, celle-ci a été réduite à 35 minutes seulement afin de ménager un effet de surprise. La Force O comprend trois croiseurs (deux français et un britannique) et deux cuirassés américains, ainsi que huit destroyers américains et trois petits destroyers britanniques de la classe Hunt. Ces derniers s'approchent jusqu'à 5 000 mètres environ de la côte, les grosses unités restant au large à quelque 10 000 mètres.

Le bombardement commence à 5 h 50, les navires s'en prenant d'une part à la pointe du Hoc, d'autre part à tous les accès à la longue plage d'Omaha, ainsi qu'aux deux hameaux de villas de vacances qui la borde, Hamel-au-Prêtre et les Moulins. D'après Morison, la précision du bombardement naval est telle que la résistance ennemie est réduite de moitié, si ce n'est des trois-quarts. Cela dit, même affaiblies de la sorte, les défenses n'en restent pas moins redoutables, surtout en ce qui concerne les pièces d'artillerie défilées situées dans la grande friche qui court entre les falaises et la plage proprement dite.

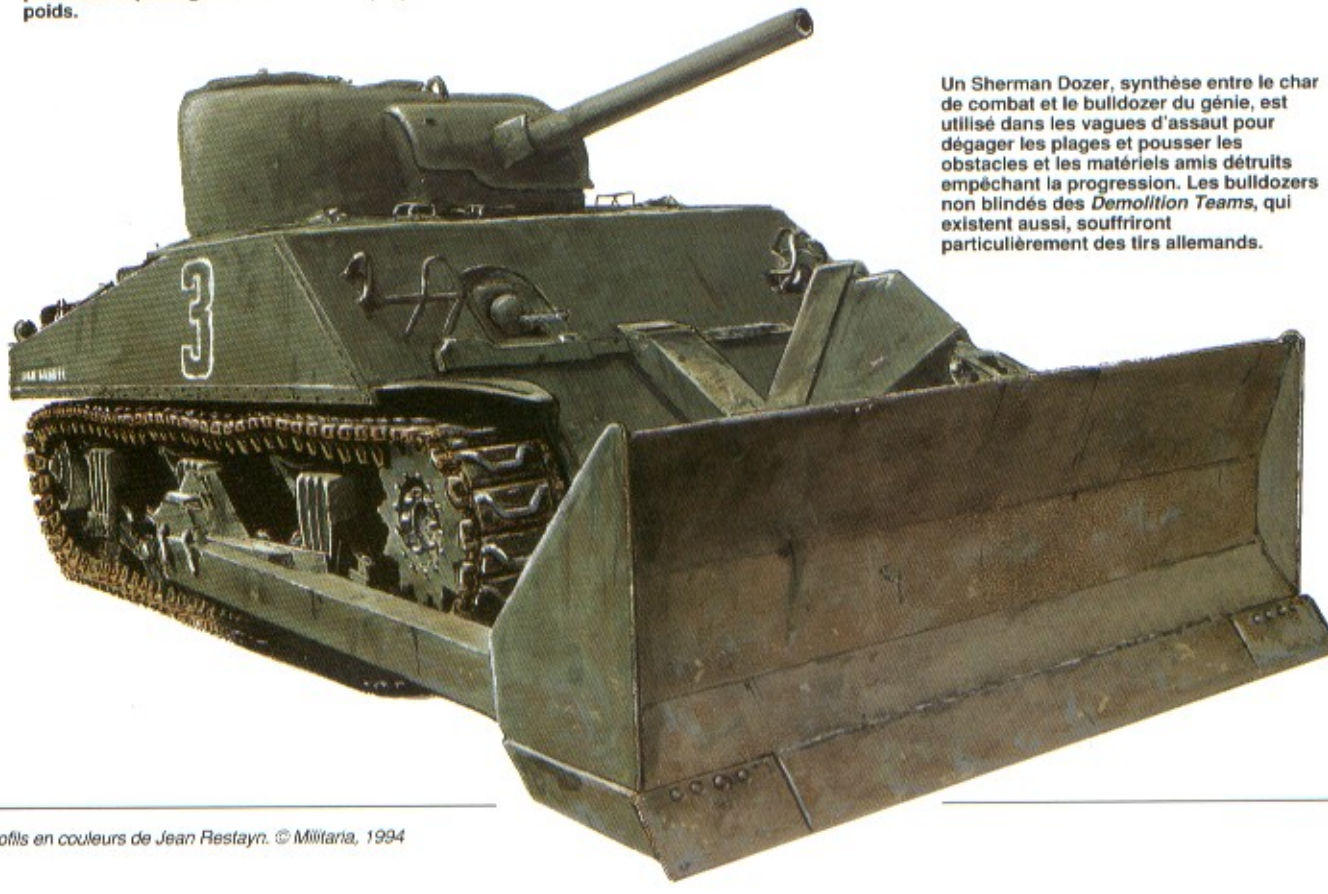
Par ailleurs, les obstacles placés sur l'estran sont particulièrement nombreux et soignés, puisqu'on en trouve pas moins de trois rangées : des éléments C, ou « portes d'étables belges » dans la zone la plus proche de la mer, presque constamment immergés, puis les fameux pieux assemblés en triangle et surmontés d'une mine une fois sur trois et enfin des chevaux de frise en rails d'acier. Le tout est couronné, à la limite de la plage et de la frise, par un remblai en galets et un mur bétonné antichar, sans parler d'un épais réseau de barbelés.

La plage est divisée en trois grands secteurs : Dog, Easy et Fox. L'attaque est confiée au V Corps du général Gerow, qui lance dans la bataille la 1st US Division et un régiment de la 29th. L'assaut se fera sur un front

Un Sherman Flail du 22nd Dragoons sur l'une des plages britanniques. Grâce à son fléau de chaînes, il peut se frayer un chemin à travers les champs de mines, mais la voie ainsi ouverte est étroite. Son canon est opérationnel, ce qui lui permet aussi de combattre, contrairement à son précurseur, le Matilda Flail.



Un Churchill AVRE poseur de pont, du 5th ou 6th Assault Regiment, Royal Engineers. En déployant son pont, il peut couvrir une tranchée et permettre le passage d'un char de son propre poids.



Un Sherman Dozer, synthèse entre le char de combat et le bulldozer du génie, est utilisé dans les vagues d'assaut pour dégager les plages et pousser les obstacles et les matériels amis détruits empêchant la progression. Les bulldozers non blindés des *Demolition Teams*, qui existent aussi, souffriront particulièrement des tirs allemands.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994

Omaha Beach

de deux régiments, le 116th Infantry (détaché de la 29th Division) sur la droite, le 16th Infantry sur la gauche. A l'heure H, chaque régiment débarquera un groupe d'assaut de la taille de deux bataillons, avec pour mission de s'emparer de la plage, de la nettoyer et de progresser à l'intérieur des terres jusqu'à la route côtière, distante de trois à quatre kilomètres de la mer à cet endroit. Ceci implique l'escalade des falaises mortes, dont les pentes sont heureusement relativement praticables.

A H + 3, le 18th Infantry Regiment commencera son débarquement, suivi du 26th, au moment où Gerow le pensera nécessaire et les quatre régiments s'enfonceront alors dans les terres jusqu'à la grand'route de Bayeux. Ajoutons enfin le 116th Infantry Regiment est responsable d'une opération annexe : la capture de la pointe du Hoc. L'opération se fera en deux temps : tout d'abord un assaut risqué par la mer, par trois compagnies du 2d Ranger Battalion, attaché au 116th Infantry, puis une action terrestre depuis la plage d'Omaha, avec réduction des défenses allemandes de la pointe de la Percée, puis jonction avec les rangers.

Des débuts peu prometteurs

Après l'échec du bombardement aérien, puis la trop grande brièveté de la préparation navale, le débarquement à Omaha se poursuit pas un désastre : les deux compagnies de chars DD du 741st Tank Battalion, lancés à 6 000 mètres de la côte, sont mis à mal

Ci-dessus.
Certes, la qualité de cette photographie est assez médiocre, mais c'est un document irremplaçable, puisqu'elle a été prise à Omaha Beach au moment où les premiers LCVP venaient de toucher terre. Le ciel est totalement obscurci par la fumée des explosions dûes au bombardement naval et au raid aérien. On distingue une vague d'assaut en train de progresser avec de l'eau jusqu'à la hanche. Les hélices des LCVP brassent la mer à vitesse maximale et les falaise à l'arrière plan apparaissent comme une muraille d'où aucun élément distinct n'émerge.
(National Archives)

Ci-contre.
En fin d'après-midi, le 6 juin, le générak Gerhardt, commandant la 29th division embarque à bord d'un LCVP particulièrement bien armé. Le capitaine au centre porte la main à sa bouche, à la grande inquiétude du marin sur lequel il s'appuie. Le clapot est mauvais et l'atmosphère semble tendue. Il est vrai qu'à quelques milliers de mètres de là, la bataille ne se déroule pas comme prévu.
(National Archives)

par la mer hachée et le clapot qui ne s'est pas résorbé. Sur les 32 Sherman DD, 27 coulent au large, deux parviennent à la plage par leurs propres moyens et trois autres à bord d'un LCT n'ayant pu ouvrir sa rampe au large.

La mer entraîne aussi par le fond une dizaine de LCVP chargés d'hommes, mais le plus grave pour la suite des opérations est sans doute l'anéantissement presque total de l'artillerie chargée à bord de DUKW par une mer agitée. A l'exception d'une seule, toutes les pièces de 105 mm du 111th Field Artillery Battalion coulent à bord de leurs DUKW. Il en est de même pour six des obusiers de 105 du 7th Field Artillery Battalion. Quant à la 16th Infantry Cannon Company, elle perd cinq de ses six canons. Seul le 58th Armored Field Artillery Battalion a chargé ses bouches à feu dans des LCT, mais l'un d'entre eux saute sur une mine et coule aussitôt. En un mot, l'infanterie se retrouve sur la plage livrée à elle-même, avec un faible soutien de chars et d'artillerie.

La mer et le courant ont d'autres conséquences fâcheuses. Ainsi, la plupart des LCVP ne parviennent pas à garder leur cap et bientôt, les diverses unités sont mélangées de façon d'autant plus inextricable qu'elles sont prises à partie par les défenseurs allemands avant même d'avoir touché terre. Normalement, la première vague, consistant en neuf compagnies, aurait dû couvrir toute l'étendue de la plage. Il n'en est rien : les péniches atteignent la côte par paquets et les hommes reconnaissent rarement le terrain où ils débarquent. En outre, le feu de l'ennemi est si fourni que l'hécatombe est terrifiante. La Company A du 116th Infantry perd les deux-tiers de ses hommes avant d'avoir pu atteindre l'abri du mur antichar. De nombreux soldats hésitent à traverser la plage et préfèrent s'abriter derrière les obstacles ou même tenter de se cacher dans les vagues et monter en même temps que la marée. Comparativement, ils supporteront des pertes plus lourdes que ceux qui se sont élancés à travers la plage découverte. Ajoutons enfin que de nombreux blessés graves meurent noyés par la marée montante, les secours étant totalement désorganisés.

En général, le débarquement du 116th Infantry Regiment, dans la partie ouest de la plage, se déroule dans les plus mauvaises circonstances. A l'est, sur le front d'assaut du 16th Infantry, les conditions sont à peine meilleures. Seule une portion de la plage, située entre les sorties vers Saint-Laurent et Colleville, semble peu ou pas défendue par les Allemands. Mais en raison des erreurs de navigation, seulement quatre péniches du 2nd Bn, 16th Infantry, y abordent : les hommes qui en sortent franchissent la plage en ne perdant que deux des leurs.

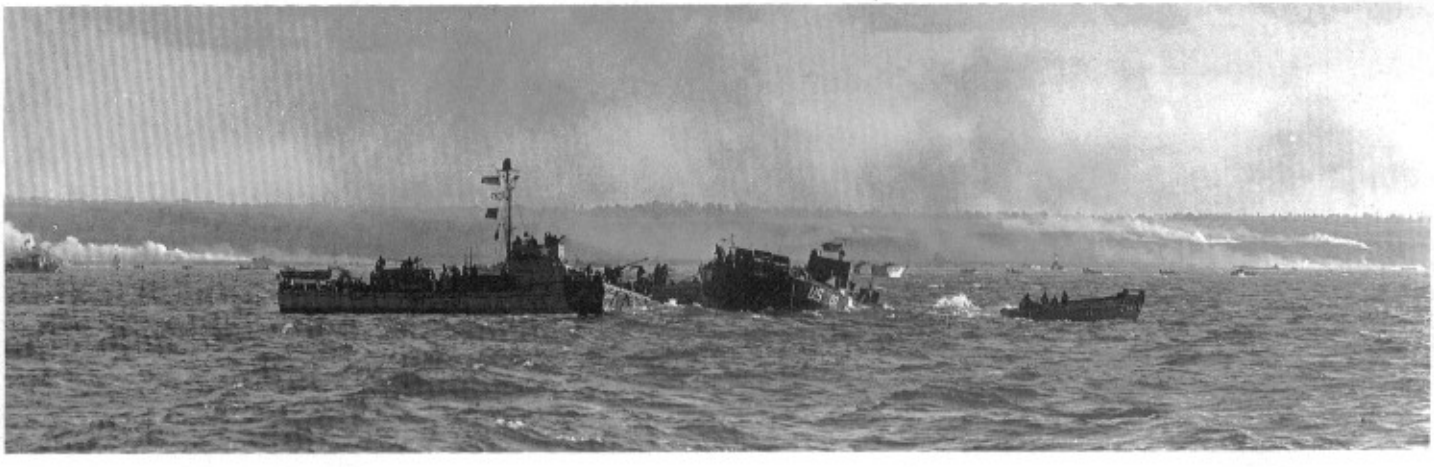
Peu d'espoir

Décimée comme elle l'est, la première vague d'assaut américaine est incapable de remplir ses missions. Débarquée en même temps qu'elle, la 6th Special Engineers Brigade (de même que des groupes de démolition de l'US Navy) souffre des pertes telles que le nettoyage de la plage ne peut s'effectuer correctement. Sur les 16 bulldozers prévus, seulement trois peuvent être mis en œuvre, dont un dans des conditions telles, car il sert d'abri à des fantassins, qu'il ne peut évoluer librement. Quant aux erreurs de navigation, elles ont pour conséquence qu'un tiers seulement des hommes du génie débarque dans la zone qui leur était assignée. Les pertes en vies humaines sont énormes dans les premières vagues d'assaut, puisqu'elles s'établissent, à la fin de la journée, à 40 % parmi les troupes du génie. Ajoutons à cela que la plupart du matériel est perdu, à tel point que sur les six chenaux ouverts dans les obstacles de la plage, un seul peut être balisé avec des bouées. Qui plus est, la marée monte si vite qu'il devient rapidement impossible, avec des effectifs aussi réduits, de travailler sur la première ligne d'obstacles.

A H + 1, la seconde vague d'assaut parvient sur la

Ci-dessus. **Au large d'Omaha, à bord d'un LCM, des blessés graves vont être évacués.**

Ci-dessous. **Devant Omaha, le LCT n° 191 semble en perdition. Un LCVP le prend en remorque pour l'éloigner, mais son arrière s'enfonce déjà. Une vedette rapide s'est approchée pour recueillir l'équipage s'il le faut. Sur la plage, des incendies de broussailles ou des fumigènes masquent l'infanterie.** *(National Archives)*



Ci-dessus.
Ces M4 Sherman entassés sur des LCT dans un port anglais vont bientôt partir pour la Normandie. Ils feront partie des premières vagues d'assaut et sont dotés du dispositif d'échappement et de refroidissement étanche. Les inscriptions visibles sur la petite remorque entre les deux chars permet de les identifier comme des Sherman du 741 Tank Battalion, qui débarque effectivement le 6 juin 1944 à Omaha Beach. Près de 90 chars, Duplex Drive ou non, seront détruits sur la plage, soit autant que la moitié d'une Panzerdivision type 1944.
(National Archives)

Omaha Beach

plage. Elle comporte le 81st Chemical Battalion, deux bataillons du génie (chargés essentiellement de procéder au déminage de la friche), plusieurs groupes de *Naval Shore Fire Control* destinés à diriger le feu de l'artillerie navale et enfin des éléments d'unités médicales, antichars et antiaériennes, sans parler d'autres compagnies d'infanterie ou d'armes lourdes.

La réception qui les attend est la même que pour la première vague d'assaut, surtout à l'ouest de la plage. Cette effrayante bataille sans photo, puisque les 9/10e des clichés de Robert Capa ont été perdus au cours du développement, mériterait un ouvrage entier. Nous nous contenterons d'en citer les faits plus marquants. Ainsi, la compagnie d'armes lourdes chargée de renforcer la Company A du 116 th Infantry est prise sous un feu d'enfer avant même son débarquement. Il faut plus de deux heures aux survivants pour se regrouper et mettre en œuvre une force dérisoire composée de trois mortiers, trois mitrailleuses et bien peu de munitions. En revanche, la compagnie C du même régiment, débarquant à l'abri d'un feu de broussailles s'étant déclaré dans la fiche au pied de la falaise, parvient à l'abri du mur antichars sans avoir trop souffert et garde donc toute sa capacité opérationnelle.

A la fin de la première heure de bataille, les Américains sont toujours cloués sur la plage, mais ici et là, sur le front du 116th Infantry, quelques groupes de combat à peu près cohérents ont réussi à se constituer, notamment à l'est de la zone et à l'ouest du hameau des Moulins. Les pertes n'en sont pas moins lourdes et l'avenir n'est pas brillant.

A l'est du front d'assaut, le 16th Infantry Regiment a moins souffert, mais la confusion est à son comble. Le commandement ne peut s'exercer de façon normale en raison des pertes en officiers d'une part, de la destruction de la plupart des postes de radio d'autre part. Dans ces conditions, les officiers survivants en sont réduits à n'exercer leur action que sur de petits groupes d'hommes, ce qui exclut toute opération d'ensemble.

Confiance allemande et consternation américaine

Pendant les premières heures de l'assaut, les troupes américaines sur la plage d'Omaha n'ont d'autre pensée que de sauver leur peau. La situation n'échappe ni aux observateurs allemands ni aux américains. Depuis le poste de commandement de la pointe de la Percée, les officiers allemands font parvenir au chef de la 352. ID des rapports encourageants, qui dépeignent la situation sur la plage : blessés et morts par dizaines au bord de l'eau, survivants terrés derrière le mur antichar et la butte de galets. Il apparaît bel et bien que sur le front de la division, l'invasion a échoué.

Du côté américain, Gerow et Bradley sont tenus au courant de l'évolution de la situation par le colonel Talley, qui patrouille à bord d'un DUKW à 500 ou 1 000 mètres de la plage et qui décrit ce qu'il voit, non sans l'édulcorer quelque peu d'ailleurs, selon les appréciations de l'historien officiel américain, Gordon Harrison.[1]

Toujours est-il qu'il mentionne à ses supérieurs que la plage est encombrée de fantassins qui ne peuvent en déboucher, que les défenses allemandes sont toujours en activité et que les tirs d'artillerie et de mitrailleuses sont particulièrement actifs. En outre, les péniches de débarquement n'abordent plus la plage.

1. Gordon Harrison – *Cross Channel Attack* – op. cit. page 320.

DUKW ET BLINDES D'APPUI FEU ALLIES

Un DUKW américain, utilisé à *Utah Beach*. En attendant le dégagement des plages, les LST ne peuvent venir débarquer directement leur matériel et celui-ci doit transiter à bord de DUKW, version amphibie du GMC, ou sur des Rhino-ferries, sorte de grands radeaux motorisés.

Un Churchill AVRE du 5th ou du 6th Assault Regiment, Royal Engineers, sur l'une des trois plages britanniques. Le titre AVRE est générique et signifie simplement *Armoured Vehicle, Royal Engineers*. Dans ce cas précis, il s'agit d'un Churchill Petard, armé d'un mortier de 290 mm, capable d'envoyer une charge destructrice de 20 kg... à 80 mètres. Son rôle est essentiellement la destruction des points d'appui et autres bunkers ennemis.

Un Tank Destroyer M10 sans aucune marque, photographié près d'Hermanville, le 6 juin 1944. Il appartient au 2nd Antitank Regiment de la 3rd British Division.

Profils en couleurs de Jean Restayn. © Militaria, 1994

Ci-dessus.
Vers midi, le 6 juin 1944, la situation commence à s'éclaircir un peu du côté américain. Plusieurs groupes de combat sont arrivés au sommet de la falaise morte et l'intensité du tir décroit sur la bande littorale elle-même, seuls les canons tirant en enfilade ayant survécu aux tirs directs des destroyers et des bâtiments plus lourds. Le seul danger pour les péniches est maintenant de heurter les nombreux obstacles que les équipes de démolition n'ont pu détruire en raison de leurs pertes terribles.
(National Archives)

Cet état de fait émane d'un ordre de l'officier en charge de la plage, le Navy Beachmaster, qui ne veut plus voir un seul bâtiment décharger ses hommes ou son matériel sur la plage, tant que celle-ci n'aura pas commencer de se désengorger. C'est une décision de bon sens, mais qui inquiète Talley, qui ne la connaît pas et se demande pourquoi les péniches tournent en rond au large.

C'est semble-t-il à ce moment, d'après ses mémoires, que Bradley envisage d'abandonner purement et simplement le débarquement à Omaha pour transférer le reste des 1st et 29th Divisions à Utah. On imagine aisément les conséquences d'un tel ordre, non seulement pour les troupes déjà à terre, mais surtout pour la suite des opérations, notamment la jonction avec les troupes britanniques.

Or, c'est justement du côté britannique que vient une lueur d'espoir, sans que les Américains en aient d'ailleurs conscience : la 50th British Division, bien que contenue notamment au Hamel, parvient en fin de matinée à enfoncer un coin dans les défenses de l'Ost-Abteilung 441 et à marcher en direction de Bayeux sans rencontrer d'opposition. Face à cette menace, la 352. ID ne peut envoyer aucun renfort aux hommes qui se battent à Omaha. Or, ceux-ci commencent à souffrir sérieusement sous les coups répétés de l'artillerie navale, particulièrement des destroyers qui viennent tirer littéralement à bout portant sur les défenses allemandes pour venir en aide aux fantassins, au risque de s'échouer. L'IR 916, tout en indiquant que le débarquement semble repoussé, demande avec insistance l'envoi de renforts dans les meilleurs délais.

Un retournement de la situation ?

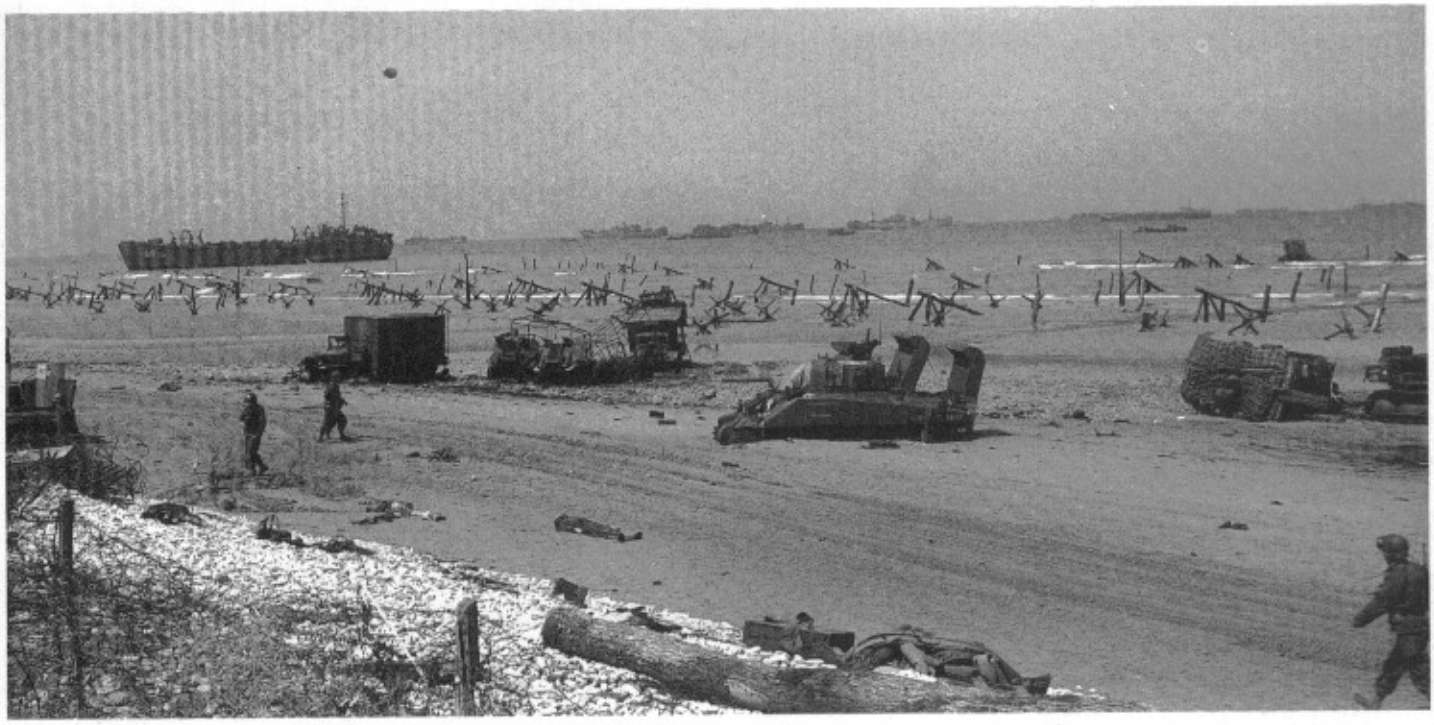
A 11 h 37, le navire-amiral de la Force O reçoit le premier message encourageant de la journée : des Allemands se rendraient en grand nombre aux Américains qui auraient réussi à prendre pied sur la falaise. Qu'en est-il exactement ?

Dans la zone d'opérations du 116th Infantry Regiment, deux axes de pénétration ont en effet été ouverts, de part et d'autre des Moulins. A l'ouest, la Company C, entraînée au combat par le général Cota et le colonel Canham, réussit à s'extirper du mur antichar et de son réseau de barbelés, pour pénétrer dans la grande friche. Un redoutable feu de mitrailleuses les y attend, mais dès qu'ils abordent les pentes de la falaise, un nuage de fumée les masque à la vue des défenseurs. Arrivés en haut, les hommes de Cota ne rencontrent aucun Allemand et peuvent s'avancer de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur des terres avant d'être arrêtés par des tirs en enfilade. Il n'empêche que leur position est assez solide et qu'elle se renforce bientôt par l'arrivée du 5th Ranger Battalion.

Au même moment, mais cette fois à l'est des Moulins, des éléments du 3rd Bn, 116th Infantry, parviennent eux aussi au sommet de la colline, toujours vide de troupes allemandes. Il s'agit au départ de petits groupes d'une vingtaine ou trentaine d'hommes, commandés parfois par un officier ou un sous-officier, mais aussi menés dans certains par un simple soldat particulièrement déterminé. Arrivés en haut de la falaise,

Omaha Beach

Ci-contre.
Toujours à Omaha Beach et sensiblement vers la même heure, un LCVP apporte un groupe de fantassinbs de la 1st US Division à pied d'œuvre. Les hommes regardent semble-t-il avec assez peu d'inquiétude le champ de bataille qui les attend. La rampe du LCVP porte la curieuse inscription « No Smoking ».
(National Archives)



ces groupes s'amalgament pour former une troupe certes hétérogène, mais assez nombreuse, qui se dirige vers Saint-Laurent.

Sur le front du 16th Infantry Regiment, à l'est de la plage, la situation évolue sensiblement de la même façon : plusieurs compagnies du 2nd Battalion parviennent à atteindre le sommet de la colline, avec des pertes relativement modérées. La Company E, plutôt que de continuer vers l'intérieur des terres, se retourne contre les défenses de l'accès à Saint-Laurent. Bien qu'elle ne consiste qu'en 23 hommes commandés par un 2d Lieutenant, John Spalding, elle livre un combat de deux heures contre la garnison allemande appartenant à l'IR 916. Finalement, les Allemands se rendent, ce qui offre pour la première fois une perspective de dégagement d'une sortie pour les chars et autres blindés.

Pendant que ce combat faisait rage, les 1st et 2d Battalions du 16th Infantry Regiment sont parvenus au sommet de la falaise, le 3rd Bn en faisant de même à l'est de Colleville, avec le soutien de l'artillerie navale. Celle-ci joue d'ailleurs un rôle absolument primordial, certains destroyers s'avançant jusqu'à seulement 1 000 mètres de la côte. Leur tir est alors précis et très démoralisant pour les Allemands qui manquent d'armes lourdes pour riposter aux pièces de 127 mm des navires américains.

Ce soutien permet à l'infanterie et aux hommes du génie de se ressaisir. Les bulldozers des 37th et 146th Engineer Combat Battalions parviennent ainsi à ouvrir deux routes dans les dunes de part et d'autre de la sortie de Saint-Laurent. Dans le même temps, le 18th Infantry Regiment commence à débarquer et le moral des défenseurs allemands commence à beaucoup souffrir, d'autant qu'ils ne reçoivent eux-mêmes aucun secours.

La défense allemande faiblit

Nous avons vu précédemment qu'un régiment entier était tenu en réserve autour de Bayeux. Tôt dans la matinée, le bruit court que des parachutistes alliés ont atterri au sud d'Isigny et le régiment est alors mis en route vers cette direction. Le contre-ordre survient peu après : il doit se porter le plus vite possible vers l'est, pour faire face aux Britanniques qui ont réussi à percer depuis la plage de Gold. En raison de la supériorité aérienne totale des Alliés, le mouvement de l'IR 915 est particulièrement lent et il lui faut plus de trois heures pour parvenir à son point de départ du matin, Bayeux. De là, il est dirigé vers Sommervieu et le nord-est. Les défenseurs d'Omaha Beach ne pourront donc pas compter sur lui.

La situation en fin de matinée est très confuse : d'un côté les Allemands tiennent toujours la plage sous leur feu, de l'autre, de plus en plus de soldats américains, par groupes mal coordonnés, se sont répandus dans l'arrière pays et tentent de se réunir dans les zones prévues à cet effet dans le plan original. Mais la progression américaine est très lente, car les hommes manquent de tout moyen lourd : artillerie ou blindés. Pas un seul char n'a pu quitter la plage et il suffit d'une opposition déterminée pour que les fantassins américains soient arrêtés.

Il n'est pourtant pas sûr que l'intervention de réserves allemandes auraient pu les balayer. En effet, l'impuissance des fantassins est contre-balancée par la totale supériorité navale de la Force O, qui écrase tour à tour les défenseurs allemands. Toute contre-attaque massive serait tombée sous le feu conjoint de l'aviation et de la flotte.

Ci-dessus.
Vue de la plage d'Omaha peu après la bataille, sans doute le 7. Le brise-lames des Gooseberries n'est pas encore en place et la plage n'est pas non plus dégagée de ses obstacles. Péniches et véhicules endommagés sont abandonnés sur le sable, tandis qu'une flotte impressionnante mouille au large et que d'énormes LST s'approchent pour débarquer matériel et véhicules.
(National Archives)

Ci-dessous.
Ce point d'appui allemand à Omaha est typique de l'Atlantik Wall dans ce secteur. Les maisons sont fortifiées si elles offrent un bon champ de tir et elles servent aussi à camoufler les bunkers, comme celui qui porte une tourelle de Panzer IV Ausf A ou B à canon court de 75 mm.
(National Archives)

La conquête des villages côtiers

Entre 10 et 11 heures du matin, des éléments des 1st et 2d Battalions du 116th Infantry Regiment et du 5th Rangers marchent sur Vierville-sur-Mer. Ils ne sont guère plus de 600 en tout et pour tout. Un plan a été hâtivement dressé : les Rangers contourneront le village par l'ouest, pour l'attaquer à revers par le sud, tandis que l'infanterie lancera un assaut frontal. Contre toute attente, la manœuvre de débordement échoue en face d'une série de nids de mitrailleuses et il faut

plus de quatre heures aux Rangers pour atteindre leur objectif, qui a été conquis entretemps par les fantassins, dès 11 heures du matin. Dans l'après-midi, après une tentative infructueuse pour rejoindre les Rangers de la pointe du Hoc, les hommes du colonel Canham se retranchent dans Vierville, ne pouvant espérer avancer à l'intérieur des terres sans soutien blindé. Or, la sortie de Vierville est toujours obstruée par des obstacles. Les défenseurs eux-mêmes ont été annihilés par les tirs de l'artillerie navale, mais les hommes du génie américain ont subi de telles pertes en hommes et en matériel qu'ils seront incapables d'ouvrir le passage avant le soir du 6 juin.

Devant Saint-Laurent, les éléments américains sont totalement mélangés et l'arrivée du 115th Infantry Regiment vers midi, en avance sur son horaire, ne fait qu'aggraver la situation. Certes, les effectifs débarqués dans ce secteur sont à présent conséquents, mais ils s'entassent sur la plage avant de pouvoir escalader les pentes de la colline. Toutes les tentatives faites contre Saint-Laurent, aussi bien de façon frontale que par contournement par l'est, échoueront, toujours pour les mêmes raisons : les chars ne suivent pas et l'infanterie est clouée au sol par les tirs de mitrailleuses de l'ennemi. Ainsi, une seule compagnie allemande à Saint-Laurent parvient à tenir tête à plus de deux régiments américains : 115th, 18th et 3rd Bn du 116th.

A l'est, entre Saint-Laurent et Colleville, la progression américaine est là aussi très désordonnée et le village de Colleville ne peut être capturé. En revanche, les accès à la plage dans ce secteur sont bientôt dégagés et à 20 heures, les assaillants disposent sur toute la plage d'Omaha de cinq sorties, dont une créée de toutes pièces par les bulldozers.

En fin de journée, cinq régiments complets sont à terre. Le village de Vierville a été conquis, mais cette partie de la tête de pont est totalement isolée du gros des effectifs américains. Toutefois, l'ouverture d'une voie d'accès ayant permis aux chars de monter en première ligne, l'inquiétude n'est pas trop forte. Plus à l'est, la tête de pont est plus étendue, mais ne dépasse jamais plus de deux kilomètres de profondeur. Les objectifs de la journée sont loin d'avoir été atteints, mais le débarquement n'a pas été repoussé, ce qui est l'essentiel. Les pertes sont cependant très lourdes pour le V Corps : 2 000 hommes tués, blessés et disparus, soit dix fois plus qu'à Utah Beach.

Ce succès très chèrement payé n'aurait pas été possible sans l'intervention magnifique de la marine et tout

Ci-dessus. **Ces trois rangers parvenus au sommet de la pointe du Hoc prennent un peu de repos dans un cratère d'obus de 356 mm de l'USS *Texas*.** (National Archives)

Ci-dessous. **Dans un port anglais avant le débarquement, les équipages s'entraînent à charger et à décharger les véhicules. Cette photo en couleurs montre parfaitement la teinte bleutée du gris des péniches, LST comme LCM.** (N.A.)

Omaha Beach

particulièrement des destroyers venus littéralement à la côte pour soutenir l'infanterie.

Le général Gerow, chef du V Corps, ne s'y trompe d'ailleurs pas : lorsqu'il établit son PC sur la plage vers 20 heures, son premier message à Bradley est un remerciement pour la flotte : « *Dieu merci, l'United States Navy était là !* »

Les Rangers à la pointe du Hoc

Pendant que la bataille fait rage durant toute la journée sur la plage d'Omaha Beach, une action de détails se déroule non loin de là à l'ouest, à la pointe du Hoc, où trois compagnies de Rangers, commandées par le lieutenant-colonel James Rudder, débarquent avec une quarantaine de minutes de retard au pied d'une falaise haute d'une trentaine de mètres et couronnée par des tranchées, des nids de mitrailleuses et de nombreux bunkers abritant six canons de 155 mm d'origine française, considérés par les Américains comme les plus dangereux de la côte normande en raison de leur position : ils peuvent non seulement prendre en enfilade la plage d'Omaha, mais aussi tirer dans le dos des hommes débarquant à Utah.

Comme il n'est pas certain que les bombardements aérien et naval soient en mesure de faire taire la batterie, il a été décidé d'y envoyer des Rangers à bord de six LCA équipés de matériel spécial : lance-roquettes envoyant des grappins et des échelles de corde, échelles démontables ultra-légères. Quelques DUKW sont également dotés de grandes échelles des pompiers de Londres.

L'arrivée au pied de la pointe du Hoc ne se fait pas sans mal, la mer hachée provoquant même le naufrage de l'un des LCA, tandis qu'une erreur de navigation engendre le retard évoqué plus haut.

Contre toute attente, le débarquement lui-même, le long de la face orientale de la pointe, n'est pas trop dangereux, car les Allemands sont contenus dans leurs abris et leurs tranchées par les tirs très précis des destroyers HMS *Talybont* et USS *Satterlee*, ainsi que d'une vedette d'accompagnement Fairmile. Quinze hommes sont tout de même blessés par des grenades à manche.

Une demi-heure après le débarquement, grâce aux grappins et aux cordes, pas moins de 150 Rangers ont pris pied en haut de la falaise, littéralement ravagée par les 250 obus de 305 mm tirés à partir de 5 h 50 par le cuirassé USS *Texas*.

L'arrivée des Rangers sur la pointe du Hoc proprement dite met fin en grande partie à la résistance allemande.

Les Américains n'éprouvent guère de difficultés à s'emparer des bunkers, pour constater que les emplacements des canons sont vides. Une reconnaissance à l'intérieur des terres permettra de les découvrir dans une position de campagne, non gardés, et ils seront immédiatement sabotés.

L'opération de la pointe du Hoc, impressionnante s'il en est, se solde donc par un complet succès, mais les Rangers ne sont pas au bout de leurs peines car, soumis à des contre-attaques puissantes de la part du I/914. IR, ils vont subir un siège de deux jours avant d'être dégagés par des troupes venues d'Omaha Beach, leur effectif étant réduit à 90 hommes valides sur 200.

Ci-dessus.
Vue générale de la pointe du Hoc depuis le rivage. L'éboulement a peut-être été causé par une salve de l'USS *Texas*, mais ce n'est pas certain car les glissements de terrain sont très fréquents sur ces falaises calcaires. A priori, l'assaut semble impossible, même avec des échelles de corde, avec l'adversaire tenant le sommet. Mais l'intervention décisive de la marine, une fois de plus, obligea les Allemands à s'abriter. (National Archives)
Ci-dessous.
Poste de secours improvisé en haut de la pointe du Hoc, avec vue imprenable sur la mer et la noria des navires de débarquement. (N. Archives)

LE DÉBARQUEMENT SUR LES PLAGES BRITANNIQUES

Les objectifs fixés aux Britanniques pour le D-Day sont ambitieux puisqu'ils comprennent les villes de Bayeux et de Caen.

Les trois plages de Gold, Juno et Sword ne sont pas contigües : il y a par exemple plus de huit kilomètres entre Juno et Sword, à l'embouchure de l'Orne. La tâche des assaillants est donc double, car il leur faut d'abord s'emparer des plages et les relier entre elles, puis s'avancer à l'intérieur des terres jusqu'à Caen.

Gold Beach

A l'extrêmité occidentale du front d'assaut britannique se trouve Gold Beach, qui est séparée d'Omaha par une quinzaine de kilomètres et de Juno par seulement deux kilomètres environ. C'est là que doit débarquer la 50th (Northumbrian) Division, avec la 231st Brigade sur la portion de plage connue sous le code de Jig, la 69th devant s'emparer de King. Dans les deux cas, la côte est sableuse, sans falaise, mais avec une colline peu élevée en arrière-plan. C'est un terrain idéal pour un débarquement, à ceci près que certaines portions de la plage sont vaseuses, ce qui peut poser des problèmes aux véhicules. Les défenses allemandes sont concentrées sur certains points précis, essentiellement les villages et les hameaux : Asnelles-sur-Mer, le Hamel et les Roquettes pour Jig; la Rivière, Hable de Heurtot pour King, cette dernière plage étant surplombée par Mont-Fleury et Ver-sur-Mer.

Ci-dessus.
Débarquement d'éléments d'infanterie de la 50th (Northumbrian) Division à Gold Beach, le 6 juin 1944. La scène se déroule dans l'après-midi, alors que la plupart des défenses allemandes de la plage ont été annihilées, permettant aux gros LCT de s'approcher. L'embouteillage atteint déjà des proportions inquiétantes et les petits LCA doivent se frayer un passage au milieu des grosses unités.
(IWM)

Sur le front de la 231st Brigade, le 1st Hampshire attaque à droite et le 1st Dorset à gauche, le principal obstacle étant la position allemande du Hamel, défendue par des tranchées, des maisons fortifiées, un champ de mines, des réseaux de barbelés et enfin un fossé antichar. Plus à l'est, Jig est couverte par un autre groupe de maisons, y compris un sanatorium, renforcé par des bunkers et diverses positions de campagne.

Lorsque les premières vagues d'assaut du 1st Hampshire touchent terre, à peu près en face du hameau des Roquettes, elles constatent qu'aucun char DD n'est arrivé sur la plage. En effet, la mer étant trop rude, il a été décidé de ne pas mettre à l'eau les Sherman, qui seront donc débarqués directement sur la plage par les LCT. L'absence des DD devrait être partiellement compensée par les dix chars du 1st Royal Marines Armoured Support Regiment, mais seuls cinq d'entre eux ont pu accoster. Au bout d'un quart d'heure, ils sont tous été mis hors de combat, à l'exception d'un seul. L'infanterie se retrouve donc sur la plage sans aucun soutien d'armes lourdes et sous le feu de canons la prenant en enfilade. La disposition des pièces d'artillerie, qui ne peuvent tirer vers la mer mais sont aussi particulièrement difficiles à atteindre depuis le large, rend la tâche très délicate pour les destroyers britanniques.

Malgré cela, le 1st Hampshire s'empare des Roquettes sans grand mal, mais son assaut contre les positions de Hamel est arrêté par un violent tir désensif : mitrailleuses, mortiers et canons clouent au sol l'infanterie, le chef de bataillon britannique est mis hors de combat, son second est tué aussitôt après, les postes de radio de l'état-major du bataillon sont perdus et l'officier d'observation avancée pour l'artillerie est grièvement blessé.

Comme aucun char n'est présent pour soutenir l'infanterie, celle-ci renonce à son avance par la plage et mon-

te une opération de contournement par Asnelles-sur-Mer. Les progrès sont lents.

Sur la plage même, les équipes de démolition de l'armée et de la marine ont beaucoup de mal à accomplir leur tâche : leurs pertes sont lourdes, car le feu provenant du Hamel est ininterrompu et une seule brèche peut être faite dans les obstacles avant que la marée montante interrompe le travail. En revanche, les sapeurs du génie ouvrent plusieurs sorties avec leurs bulldozers, ce qui permet aux renforts de quitter la plage assez vite.

Sur King, le 1st Dorset éprouve moins de difficultés à l'est des Roquettes. Les chars Flail des Westminster Dragoons ont débarqué à l'heure exacte, aux côtés d'un escadron de véhicules spéciaux des Royal Engineers (Churchill Petard, etc.) et les Sherman DD des Sherwood Rangers. Derrière suivent deux régiments d'artillerie automoteur (90th et 147th Field Regiments), ainsi qu'un escadron de chars Centaur (avec canon de 95 mm) des Royal Marines. [1]

Les Dorsets franchissent la plage avec peu de pertes, laissent un détachement aux Roquettes, puis s'avancent vers Asnelles, aux côtés d'une compagnie du 1st Hampshire. Le village est rapidement conquis, puis les Britanniques marchent sur Buhot, qui tombe en début d'après-midi. Les Allemands se défendent vigoureusement sur une position dominante, la côte 54, mais un assaut déterminé avec le soutien du C Squadron des Sherwood Rangers permet de réduire cette position et de s'emparer du hameau du Puits d'Hérode, qui ouvre la route d'Arromanches.

Vers 8 h 15, le troisième bataillon de la brigade, le 2nd Devon, débarque à proximité du Hamel et se trouve ainsi, à sa grande surprise, sous le feu de défenses allemandes intactes. Une compagnie se joint aux Hampshires pour venir à bout du Hamel, tandis que le reste de l'unité s'enfonce à l'intérieur des terres jusqu'à Ryes.

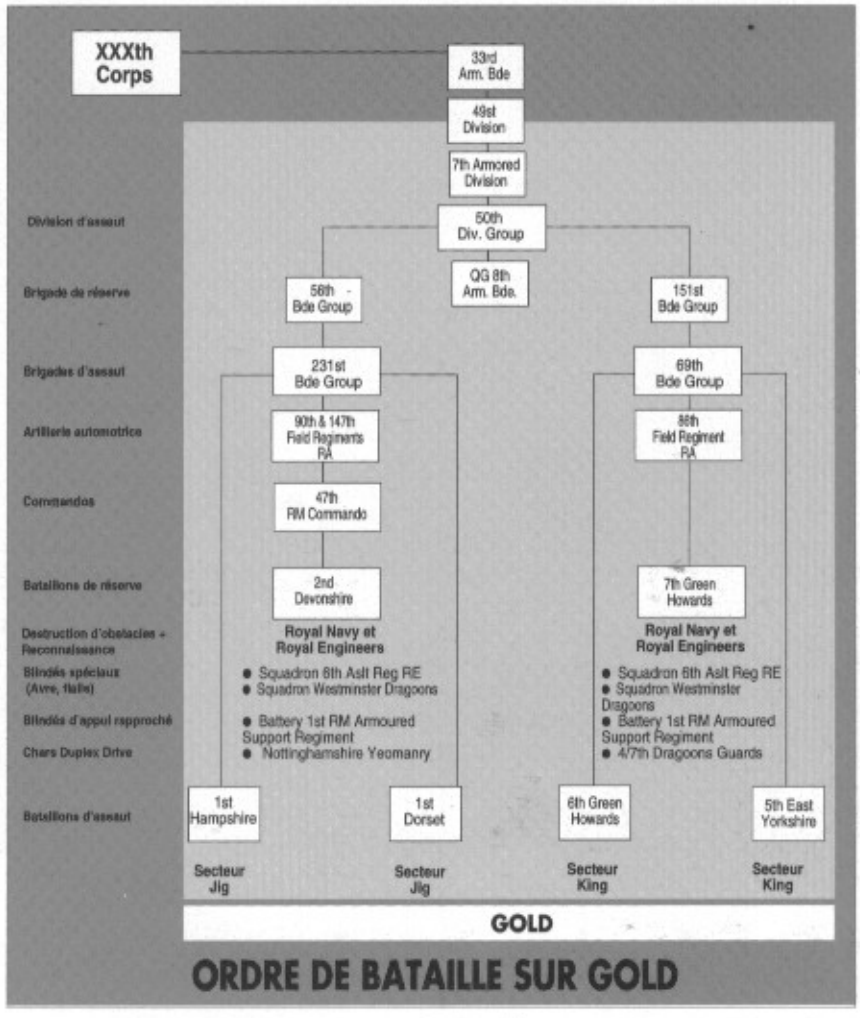
L'arrivée du 47 (Royal Marine) Commando est encore plus délicate car trois des cinq péniches s'éventrent sur des obstacles et coulent. Certes, la plupart des hommes gagnent quand même le rivage tant bien que mal, mais 43 périssent noyés et presque tout l'équipement radio est perdu. Les 300 survivants parviennent néanmoins à se dégager de la plage et s'enfonçant à l'intérieur des terres, partent pour Port-en-Bessin, afin d'y faire jonction avec les Américains, ce qui ne sera bien sûr pas possible le jour-même, en raison de la tournure des événements à Omaha.

La 69th Brigade à King Beach

Les Churchill AVRE et les équipes de démolition sont les premiers sur King, suivis quelques minutes plus tard par le 6th Green Howards à droite et le 5th East Yorkshire. Les défenses allemandes sont concentrées autour de la Rivière, de Mont-Fleury et du petit phare de Ver-sur-Mer. La présence des chars et l'efficacité du tir de l'artillerie navale permettent une avance rapide des Green Howards, qui s'emparent sans la moindre difficulté d'une batterie ennemie à Mont-Fleury, qui a reçu pas moins de douze coups au but de la part du croiseur HMS *Orion*.

Le 5th East Yorkshire rencontre plus de mal devant la Rivière où la défense allemande est solide. Les assaillants sont forcés de s'abriter derrière le mur de la plage et ne peuvent en bouger en raison des tirs de mitrailleuses. Ils appellent donc la marine à l'aide et plusieurs destroyers s'approchent pour pilonner les maisons fortifiées de la Rivière. Un Sherman Flail des Westminster Dragoons parvient à s'approcher de l'embrasure de l'un des bunkers et à y réduire au silence un canon de 88 mm. Les East Yorkshires en profitent pour s'emparer de la position et de 45 hommes,

1. Lt-Col. Bredin – *Three Assault Landings* – Gale and Polden, Aldershot, 1946. page 50.



Ci-contre.
Un Sherman Flail des Westminster Dragoons détruit sur Gold Beach, photographié le 7 juin 1944. A l'arrière-plan, on reconnaît un Sherman DD et plusieurs Churchill. Les grands LCT viennent s'échouer sur la plage et ne peuvent repartir qu'à la marée suivante. *(IWM)*

Les plages britanniques

mais le village ne tombe pas encore et il faudra plusieurs heures de lutte acharnée avant que la Rivière soit enfin nettoyée, au prix de six officiers et 84 hommes. Pendant ce temps, une autre partie du bataillon s'est emparée du petit phare qui domine tout le secteur.

Le 3e bataillon de la 69th Brigade, le 7th Green Howards, débarque vers 8 h 20 et avance aussitôt jusqu'à Ver-sur-Mer, libre de tout ennemi et s'empare d'une batterie de quatre pièces de 10 cm durement malmenée par les tirs du croiseur HMS *Belfast*. Sa garnison ne résiste pour ainsi dire pas.

L'échec du Royal Marine Armoured Support Regiment

La présence de ce régiment dès l'heure H, sur toutes les plages britanniques, est intéressante car ses 80 chars ne sont pas Sherman DD, mais de vieux Centaur équipés d'un obusier de 95 mm, seuls les Troop leaders disposant de Sherman. Le régiment a été créé peu avant le débarquement afin d'apporter un soutien à l'infanterie dès les premières minutes de la bataille, avant l'arrivée des canons automoteurs. Malheureusement, comme ces chars ne sont pas amphibies, il convient de les acheminer sur la plage dans des LCT, qui sont des cibles difficiles à manquer. Conscients de ce danger, les concepteurs du projet ont fait renforcer le blindage de certaines barges, mais celui-ci est si lourd que les péniches ainsi modifiées perdent toute qualité nautique. Le 6 juin, avec une mer aussi dure que devant Gold Beach, plusieurs d'entre elles coulent purement et simplement. D'autres tombent en panne, leurs moteurs n'ayant pas une puissance suffisante pour lutter contre la mer. Enfin, celles qui ont échappé à tous ces périls finissent sous les coups de l'artillerie allemande ou éventrées sur les obstacles de la plage. Dans ces conditions, seulement 20 des 80 Centaurs seront opérationnels dans les minutes suivant l'heure H. Ils seront suivis de 28 autres durant les quatres heures suivantes, mais la plupart d'entre eux seront rapidement mis hors d'usage.

Si les Royal Marines et leurs chars sont confrontés à l'échec, en revanche d'autres d'hommes débarqués au même moment remplissent à bien leur mission essentielle. Ce sont les *Naval Assistant Beachmasters*. A peine arrivés sur la plage, ils commencent à dresser un véritable état des lieux, afin de préciser où seront ouvertes les voies d'accès à l'intérieur des terres, et commencent à marquer les emplacements des dépôts de munitions. Leur rôle est vraiment de la plus haute importance, car ils doivent aussi diriger les péniches vers leurs zones de débarquement afin d'empêcher toute congestion de la plage qui empêcherait ou retarderait de façon préoccupante l'exploitation à l'intérieur des terres. A Omaha, la mise hors de combat des Beachmasters a contribué dans une large mesure au chaos des premières heures de la bataille, puis à l'extrême lenteur de la sortie des blindés hors de la plage.

A partir de 11 heures du matin, la première brigade de réserve de la 50th Division, la 151st, commence son débarquement, suivie une heure plus tard par la 56th. Les défenseurs allemands du Hamel tiennent alors toujours bon, ce qui implique quelques changements de dernière minute dans les lieux de mise à terre des troupes. Mais en début d'après-midi, la 50th (Northumbrian) Division est au complet sur le sol normand et va pouvoir exploiter son succès.

Ci-dessus.
Pour une raison que nous ignorons, la majorité des photos prises par les Britanniques durant le Jour J l'ont été à Sword Beach. Celle-ci, qui montre l'arrivée d'un LCI, est impressionnante. La plage obscurcie par la fumée est envahie par les blindés, y compris un petit Stuart à droite.
(IWM)

Ci-dessous.
Le général Keller s'adresse à ses troupes de la 3rd Canadian Division, en l'occurence des hommes du Queen's Own Rifles of Canada, durant la journée du 6 juin 1944.
(Archives Publiques, Canada)

Ci-contre.
Sur Sword Beach, les fantassins de la 3rd British Division s'abritent derrière des blindés, notamment un Churchill Petard du 5th Assault Regiment, Royal Engineers et deux M10 du 20th Antitank Regiment de la 3rd Division. Pour certains, hommes, il est déjà trop tard. L'embouteillage sur Sword Beach va atteindre des proportions particulièrement graves qui retarderont l'exploitation vers l'intérieur.
(IWM)

Les Canadiens à Juno

La plage canadienne de Juno, divisée entre Mike et Nan, possède la même physionomie que celle de Gold, avec un littoral plat et quelques dunes. Il y a toutefois plusieurs différences, dont la plus notable est la présence d'une petite ville, Courseulles, qui possède un petit port de pêche et un front de mer fait d'une série de villas. En outre, les accès à la plage ne sont pas francs, en raison d'un plateau rocheux qui découvre à marée basse, les Essarts de Bernières. Seul l'arrivée à Courseulles est franche, mais les Allemands ont particulièrement soigné cette zone.

Courseulles et le village mitoyen à l'ouest, Graye-sur-Mer, sont le premier objectif du 7th Canadian Brigade Group. Un peu plus à l'est, le 8th Canadian Brigade Group débarquera à Bernières et Saint-Aubin, deux villages qui possèdent eux aussi un front de mer, mais avec à l'époque des villas plus clairsemées. Les Allemands les ont bien sûr toutes fortifiées.

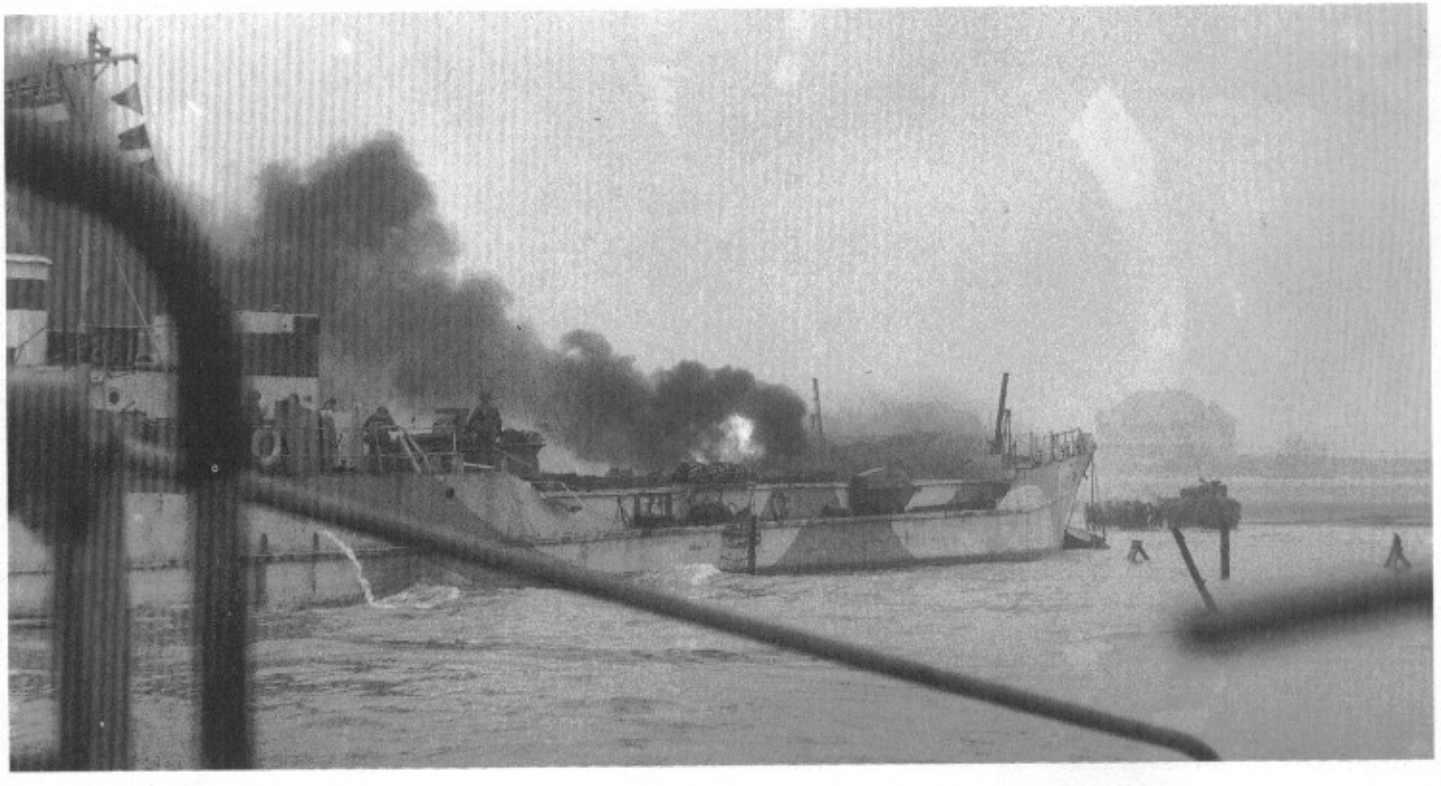
En raison de l'état de la mer, le débarquement est repoussé de dix minutes, de telle sorte qu'il ne commence nulle part avant 7 h 45. A un seul endroit, les Sherman DD arrivent les premiers sur la plage, certainement à la plus grande stupeur des défenseurs. Partout ailleurs, ils débarquent après l'infanterie, de même que les éléments du génie.

La préparation d'artillerie navale a été, une fois encore, remarquable, à tel point que la résistance allemande est pour ainsi dire nulle, à part quelques coups de feu isolés. En revanche, le retard dans le débarquement n'est pas sans causer de graves difficultés : les obstacles sont à présent à moitié submergés et les péniches doivent se faufiler entre eux si elles sont assez petites, ou foncer dessus et tenter de tout broyer sur leur passage si elles sont suffisamment lourdes. Inutile de dire qu'à ce jeu de massacre, les destructions sont particulièrement nombreuses et 90 péniches sont sévèrement endommagées ou coulées sur un total de 306, soit près du tiers, chiffre énorme.

Les péniches transportant les Centaur du 2nd Royal Marine Armoured Support Regiment paient un tribut particulièrement lourd puisque seulement six chars peuvent entrer en action sur un total de 40 !

Sur le front de la 7th Canadian Brigade, l'assaut s'effectue de part et d'autre de Courseulles, avec le Royal Winnipeg Rifles à droite et le Regina Rifle Regiment à gauche, ces deux bataillons étant soutenus par les Sherman DD du 6th Canadian Armoured Regiment,

Ci-dessous.
Ce LCT ne brûle pas, car les flammes et l'épaisse fumée qui semblent s'en échapper proviennent en fait d'un fumigène sur la plage, installé par les hommes du génie pour guider les péniches sur les secteurs les plus sûrs de Sword Beach.
(IWM)



Ci-contre.
Toute l'étendue de Sword Beach est bordée par des maisons de vacances et autres villas transformées en solides points d'appui par les Allemands. Les tirs de l'artillerie de marine les ont réduits au silence, de même que les obus explosifs tirés par les Sherman Duplex Drive du 13/18th Hussars. Sur le front britannique, et tout particulièrement à Sword Beach, le débarquement lui-même s'est déroulé plus facilement que prévu, à tel point que cet événement tant redouté a été suivi d'une période d'abattement, si ce n'est de dépression, de la part des hommes de la 3rd British Division, qui ne se sont nullement pressés d'exploiter leur succès initial vers l'intérieur, préférant consolider leurs positions comme ici.
(IWM)

Juno et Sword

puis par quelques Centaur survivants et par les chars spéciaux du 26th Assault Squadron, R. E. Si les Winnipeg parviennent rapidement jusqu'à Graye-sur-Mer qui tombe sans coup-férir, il n'en est pas de même de Courseulles, où les Regina Rifles doivent batailler durant de longues heures, avec pourtant le soutien de toutes les unités blindées mentionnées ci-dessus, pour venir à bout des défenseurs allemands. Ceux-ci ne lâchent finalement prise que tard dans l'après-midi, alors que Reviers, un village situé à environ quatre kilomètres au sud, est déjà depuis longtemps entre les mains d'une compagnie de réserve amoindrie des Regina Rifles.

A part à Courseulles, l'infanterie progresse favorablement partout, mais les plages ne sont que tardivement dégagées et commencent à s'embouteiller rapidement, ce qui ne peut que gêner l'exploitation ultérieure vers Gold Beach.

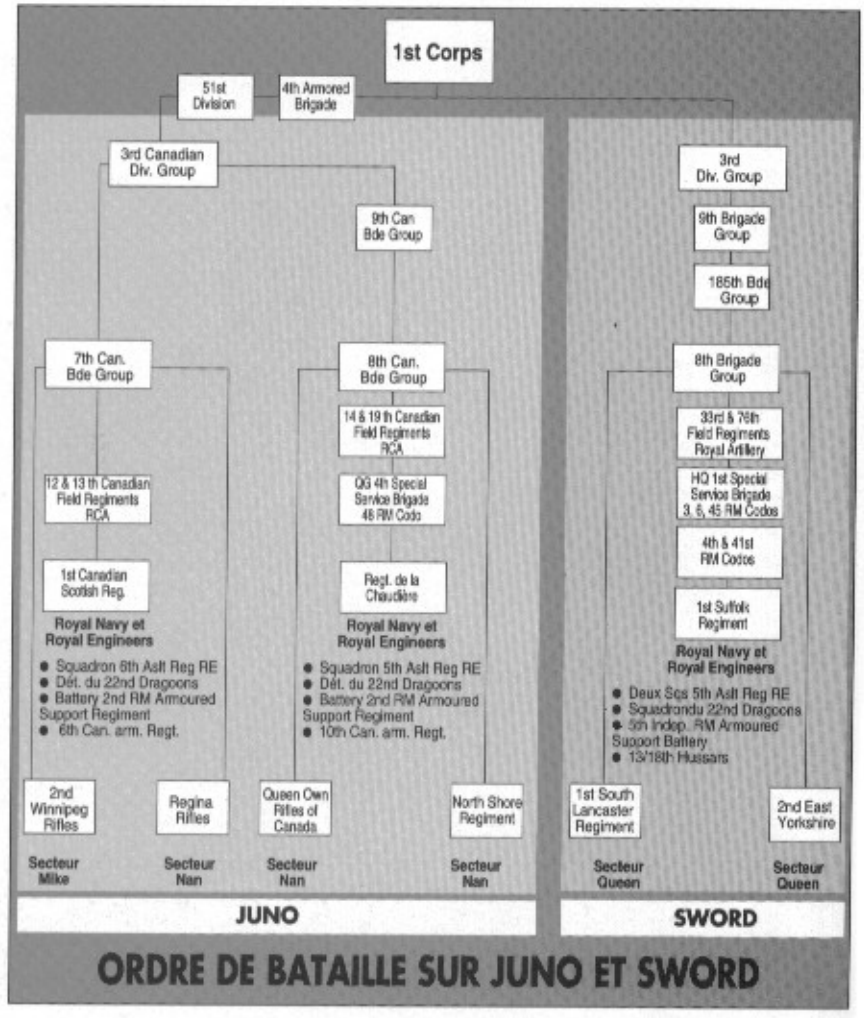
Cette congestion de la plage est accentuée par l'importance des défenses et des obstacles posés par les Allemands. Trois Sherman Flail ont bien été engagés sur les dunes, mais l'un d'entre eux est immobilisé par une mine, un deuxième tombe en panne et le troisième disparaît littéralement dans le réseau de barbelés.

L'obstacle suivant est un grand fossé antichar, endommagé d'ailleurs par un cratère. Un Churchill portant une fascine glisse d'ailleurs au fond de celui-ci, tandis qu'un bulldozer tente de combler le fossé.L'équipage du Churchill est mis hors de combat lorsqu'il tente de se mettre à l'abri, mais le char lui-même n'est pas complètement inutile, puisqu'il a comblé en partie le fossé et qu'il sert de base à un pont de fortune. Plusieurs Sherman DD en profitent immédiatement et le passage est encore amélioré par un brave paysan normand qui, à l'aide des percherons de sa carriole, comble une partie du fossé avec les débris de maisons détruites.

Dure bataille à Nan

Les deux bataillons d'assaut de la 8th Canadian Brigade, The Queen's Own Rifles of Canada et The No th Shore (New Brunswick) Regiment, débarquent à Bernières et à l'est du village. Ils sont rejoints peu après par 34 Sherman DD du 10th Canadian Armoured Regiment (deux chars ont coulé et quatre autres ont été perdus avec leur LCT touché de plein fouet par un obus allemand).

Le front de mer a certes été sérieusement endommagé par les tirs de la flotte, mais de nombreux points



d'appui restent intacts : au moins de deux canons anti-chars de 50 mm, deux mortiers lourds et huit mitrailleuses attendent les hommes du Queen's Own Rifles et leur causent des pertes sensibles. Mais dès que les assaillants se sont engagés dans le village et prennent les positions ennemies à revers, les Allemands se rendent.

A Saint-Aubin, la situation est exactement identique, à ceci près qu'il faut pas moins de trois heures au North Shore Regiment pour prendre le village, sans toutefois venir à bout de snipers isolés dont les tirs causent des pertes sensibles jusqu'à la tombée du jour. Il n'empêche que le débarquement se déroule à peu près correctement, les seuls retards étant occasionnés par un embouteillage de la plage, ses sorties étant parfois obstruées par des véhicules détruits dans le passage par l'artillerie allemande. Dès 14 heures, la 3rd Canadian Division est à terre, complète avec ses quatre régiments d'artillerie et ses trois régiments blindés rattachés.

Sword Beach

La plage de Sword s'étend de Lion-sur-Mer à Ouistreham, à l'embouchure de l'Orne. Toute son étendue est dominée par des villas, fortifiées par les Allemands, avec un soin tout particulier autour du lieu dit La Brèche. La plage de débarquement, connue sous le nom de Queen, s'étend à l'ouest de la Brèche et son étroitesse interdit le débarquement de plus d'une brigade à la fois. Aussi la 3rd British Division attaquera-t-elle dans l'ordre suivant : 8th Brigade, puis 185th et 9th Brigades. Cette concentration des forces est censée offrir à la division une force de frappe puissante capable de l'emporter jusqu'à Caen et de faire face à d'éventuelles contre-attaques de la 21. Panzerdivision.

Les débuts de l'opération sont particulièrement prometteurs, car le bombardement naval a littéralement écrasé les défenses allemandes et la réplique de l'ennemi est des plus faibles, d'autant que 38 des 40 Sherman DD du 13/18 Hussars sont arrivés à bon port. Certes, six d'entre eux sont mis hors de combat dès leur arrivée sur la plage, mais les autres sont capables

Ci-dessus. **Le débarquement à marée haute est loin d'être facile pour des hommes lourdement chargés.** (IWM)

Ci-dessous. **Les DUKW sont indispensables pour décharger les LST en attendant le dégagement des plages.** (IWM)

de réduire rapidement les dernières poches de résistance ennemie. En revanche et une fois encore, les équipes de démolition sont prises de court par la rapidité du flot. Il apparaît ainsi que l'un des points faibles de la planification du débarquement est directement lié à l'un des éléments les plus facilement contrôlables : un simple calcul des marées aurait suffi pour éviter toute surprise. Il est vrai que le vent aidant, la montée des flots est plus rapide que ce qui était prévu par la table des marées.

Les conséquences du retard dans les démolitions sont fâcheuses une fois encore pour les péniches de débarquement, dont plusieurs s'empalent sur les pieux disposés au long de la plage. Pour les hommes du génie, il ne reste d'autre alternative que de nager jusqu'aux pieux submergés pour y décrocher les mines qui les couronnent. Mais il ne s'agit bien sûr que d'un pis-aller et les obstacles restent redoutables. L'histoire officielle britannique en donne un excellent exemple :

« *C'était l'une des 18 barges qui transportaient les canons automoteurs des 7th, 33rd et 76th Field Regiments, Royal Artillery qui débarquèrent après avoir tiré du large pendant les phases initiales de l'assaut. Sur ces 18 péniches, six sont endommagées par le tir de l'ennemi, cinq par des obstacles et trois par des mines; deux de ces 14 sont entièrement détruites.* » [2]

Malgré tous ces incidents, la plus grande partie du matériel est débarquée et peut être immédiatement mise en œuvre. L'infanterie du 1st South Lancs Regiment, très bien soutenue par les chars, quitte rapidement l'étroite plage et s'empare d'Hermanville dès 9 h 30, à environ deux kilomètres de Sword Beach. Dans le même laps de temps, trois sorties pour les chars sont aménagées par le génie. Dans la partie orientale de Queen, le 2nd East Yorks éprouve de plus grandes difficultés, car les Allemands résistent farouchement et chaque point d'appui doit être enlevé après un combat violent. Pendant une bonne partie de la matinée, la plage reste sous le feu des armes légères allemandes, jusqu'à ce que le N°4 Commando achève le nettoyage des dernières poches de résistance allemande.

Caen est trop loin !

La situation devrait alors s'améliorer, mais il n'en est rien, car l'artillerie ennemie commence alors un tir d'une rare précision, qui tombe en outre sur une plage aussi étroite que bondée. La brigade de soutien, la 185th Infantry Brigade, est alors en cours de débarquement.

La précision du bombardement allemand pose de nombreuses interrogations aux Britanniques, car tous les abords de la plage sont alors capturés. Finalement, la seule explication plausible est que l'ennemi règle son tir sur les nombreux ballons du barrage antiaérien. Les câbles sont tranchés vers 11 h 30 et le tir ne tarde pas à se dérégler. Mais la situation est encore confuse sur Sword, en raison de son embouteillage complet et tout nouveau débarquement est suspendu jusqu'à nouvel ordre.

Un manque d'entrain

Ce retard se conjugue avec un manque d'ardeur qui caractérise la 3rd Division durant le Jour J. Les unités d'assaut sont surprises d'avoir conquis si vite la plage et en profitent, non pour avancer vers Caen, leur objectif de la journée, mais pour s'enterrer et consolider leurs positions en attendant une éventuelle contre-attaque.

Cette faiblesse de la 3rd Division est largement expliquée par Chester Wilmot, dans son excellent livre *The Struggle for Europe* :

« *Bien avant midi, il s'exerça un relâchement marqué de la pression. Les hommes de la 3rd Division manquaient de l'expérience des formations qui avaient débarqué en Sicile et en Italie et pour beaucoup d'entre eux, le dernier contact qu'ils avaient eu avec les Allemands remontait à Dunkerque. Depuis lors sur le front intérieur, ils avaient partagé avec les civils toutes les anxiétés et les frustrations, les incertitudes et les désappointements de quatre années d'attente. Depuis des mois, ces hommes savaient qu'ils allaient faire partie de l'une des divisions d'assaut pour l'invasion de l'Europe. Ils avaient vécu trop longtemps avec cette certitude, étudiant chaque aspect des défenses ennemies (...) Ils s'étaient littéralement forgés pour ce moment, mais tout leur entraînement était uniquement focalisé sur la bande de sable qui les attendait au moment où les rampes des péniches allaient s'abaisser (...) On leur avait dit que dès que les plages seraient prises, ils se réorganiseraient dans les bois et dans les vergers juste derrière et qu'ils avanceraient alors vers leurs objectifs finaux, mais ce qui comptait le plus pour eux était bien sûr le combat sur la plage (...)*

Dans la réalité, celui-ci avait été beaucoup moins terrible, beaucoup moins coûteux que ce qu'ils avaient prévu (...) Beaucoup d'entre eux étaient déjà de l'autre côté des défenses de la plage avant même qu'ils s'en soient rendus compte (...) Dans ces circonstances, il n'est pas très étonnant qu'en s'arrêtant pour se regrouper et consolider ses positions, la 8th Brigade ait perdu l'initiative avant même que les bataillons de soutien puissent entrer en jeu. » [3]

Cet état d'esprit extrêmement prudent, pour ne pas dire plus, se retrouve à tous les niveaux de la hiérarchie de la division. Le Brigadier Cass, qui commande la 8th Brigade, est plutôt « lourd » selon les termes mêmes de Wilmot. Il n'a certes pas les qualités requises pour faire exploiter à ses hommes une opportunité si elle se présente. Quant au chef de la 3rd Division, le général Rennie, un ancien de la 51st Highland Division à El Alamein, son aptitude au commandement s'exerce plutôt dans un rôle purement défensif : en cas de contre-attaques pressantes de l'ennemi, il saura faire face. Mais pour ce qui est de foncer hardiment sus à l'adversaire, il n'est pas l'homme de la situation.

Aussi, avant même la fin de la matinée, l'exploitation des Britanniques à l'intérieur des terres marque le pas, précisément à l'endroit où elle pourrait être décisive.

2. Major L.F. Ellis – *Victory in the West*, volume I, the Battle of Normandy – London, HMSO, page 185.

3. Chester Wilmot – *The Struggle for Europe* – Collins, London, 1953. pp 278-279.

Ci-dessous.
Des Sherman Duplex Drive du 13/18th Hussars nettoient Ouistreham avec l'aide des hommes de la 1st Special Service Brigade. Les maisons portent les traces évidentes de l'intensité de la bataille. (IWM)

LES RÉACTIONS ALLEMANDES

Totalement surpris, les défenseurs allemands manquent de moyens pour lutter efficacement contre l'adversaire.

Ni la marine, ni l'aviation ne sont en mesure de contrecarrer de façon efficace l'incroyable supériorité numérique et qualitative des Alliés dans ces deux domaines : les torpilleurs et les vedettes rapides S-Boote ne sont qu'une poussière face à l'armada alliée et les U-Boote sont beaucoup trop éloignés pour agir le 6 juin. Dans les airs, la Luftwaffe ne dispose alors que de 815 appareils en France, en Belgique et aux Pays-Bas, dont seulement 170 chasseurs.

La Luftwaffe attaque

Depuis la sortie du livre de Cornelius Ryan, *Le Jjour le plus long*, chacun s'imagine que la réaction aérienne allemande s'est limitée au passage purement symbolique de deux Focke-Wulf 190 menés par l'as Josef « Pips Priller », au-dessus des plages. En fait, même si son effort est resté sans commune mesure avec celui de la RAF et des USAAF, la Luftwaffe est intervenue avec une partie non négligeable des maigres moyens à sa disposition.

Au 5 juin 1944, les effectifs de la Luftflotte III en Europe du nord-ouest sont les suivants :

- bombardiers à long rayon d'action : 325
- avions d'attaque au sol : 75
- chasseurs monomoteurs : 170
- chasseurs multimoteurs : 145
- avions de reco à long rayon d'action : 70
- avions de reco tactique : 25
- avions de surveillance côtière : 5.

Total : 815 appareils, dont 310 à l'ouest de la Seine et 235 à l'est du fleuve ou en Belgique, les autres se trouvant au sud de la France et aux Pays-Bas. [1]

La RAF aligne à la même date le chiffre impressionnant de 304 Squadrons disponibles pour le débarquement, soit 5 252 avions. LesUSAAF alignent, quant à elles, 374 squadrons, forts de 5 294 appareils, le total allié s'établissant donc à 10 546 avions, contre 815. [2]

Ceci déborde du cadre de notre ouvrage, mais la Luftwaffe, au prix d'un effort colossal et incroyablement coûteux, parviendra à porter ses effectifs à environ 1 000 avions pendant toute la durée de la bataille de Normandie, luttant donc, dans le meilleur des cas, à un contre dix.

Le 6 juin, lorsque la nouvelle du débarquement parvient aux unités de la Luftflotte III et tout particulièrement au Jagdkorps II, qui regroupe la chasse, des raids au-dessus des côtes normandes sont immédiatement montés. En tout, durant la période de jour, une centaine de sorties sont organisées, dont 70 par les chasseurs, Focke-Wulf FW 190 ou Messerschmitt Bf 109. Bien peu atteignent la tête de pont, car le barrage for-

Ci-dessus.
Pour les attaques diurnes, étant donnée la supériorité aérienne alliée, seuls les chasseurs allemands ont quelques chances de se faufiler jusqu'à la tête de pont alliée, comme ce Messerschmitt Bf 109 G-6/U2 appartenant très probablement au III/JG 26, photographié sur un terrain français du front d'invasion. (Bundesarchiv)

Ci-dessous.
Ce P 47 Thunderbolt de la 8th US Air Force s'est posé en catastrophe sur la plage d'Utah. La robustesse légendaire de l'appareil ne s'est pas démentie pour l'occasion. Notons qu'il ne porte pas de bandes de débarquement et que l'hélice tournait encore quand il s'est posé. (National Archives)

1. Air Ministry – The Rise and Fall of the German Air Force – Air Ministry, ACAS [I], 1948. page 327.
2. AIR 41/24. Public Record Office, Kew.

mé par des dizaines de Squadrons alliés est quasiment hermétique. Le raid de Priller passe totalement inaperçu, contrairement à l'arrivée de plusieurs Junkers Ju 88 au-dessus de Sword Beach, qui n'est plus protégée par les ballons antiaériens relâchés à cause de l'artillerie allemande. Les huit bombardiers bimoteurs allemands ne causent pas de dégâts notables et s'éloignent rapidement. Il est alors 9 h 35. Nous ne connaissons pas d'autres mentions d'une intervention de la Luftwaffe au-dessus des plages dans la journée du 6, ce qui laisse supposer que sur la centaine de sorties, seulement 10 % ont abouti.

En revanche, dès la tombée de la nuit, les bombardiers de la Luftflotte III prennent l'air et lancent 175 sorties, dont environ 25 % contre la flotte. Nous ne savons pas exactement combien d'appareils arrivent au-dessus de la tête de pont, mais plusieurs sont interceptés par les chasseurs de nuit alliés, d'autres succombant sous les coups de la Flak, qui prend systématiquement tout appareil non identifié pour un avion allemand. Pour ceux qui ont réussi à passer, la réception au-dessus des plages du débarquement est particulièrement soignée, à la fois par la très nombreuse artillerie antiaérienne déjà à terre, mais aussi et surtout par les pièces de DCA de la flotte, chaque navire étant littéralement hérissé de canons de tout calibre.

Le témoignage de Feuchtinger

Nous avons déjà vu précédemment les détails du seul engagement naval de la journée, qui s'est soldé par la destruction d'un destroyer norvégien. Nous n'y reviendrons donc pas. En revanche, il est intéressant de s'attarder sur les réactions terrestres des Allemands.

La seule division capable d'intervenir le jour même du débarquement est, nous l'avons vu, une division blindée : la 21. Panzerdivision. Son chef, le général Feuchtinger, capturé quelques mois plus tard par la 1st Canadian Army, a été longuement interrogé par l'Intelligence Corps sur la participation de son unité à la bataille. Voici quelques extraits et enseignements de cet interrogatoire. [3]

Avant l'invasion, le général Feuchtinger reçoit l'ordre exprès de ne pas faire intervenir sa division sans le feu vert du Heeres-Gruppe B. Il ne peut bien évidemment qu'en découler une perte de temps, mais l'état-major craint d'affaiblir l'une de ses précieuses Panzerdivisionen dans ce qui risque de n'être qu'une opération de diversion.

Normalement, le système d'alarme devrait le suivant :

Alerte 1 : tout le personnel est confiné dans ses casernements.

Alerte 2 : le personnel doit se tenir prêt, assis dans les véhicules de la division.

Dans la pratique, aucune des deux alertes n'a été donnée le Jour J.

A cette date, la 21. Pz. Div. se trouve en position dans une zone située de Périer, à Falaise et de Thury-Harcourt à Mézidon. « *Son rôle tactique est à la fois le soutien de la 716. ID qui défend la côte et la formation d'une réserve tactique à l'arrière. La nécessité de jouer ces deux rôles implique que ni l'un ni l'autre ne peut être rempli correctement.* »

3. Cet interrogatoire est consultable au Public Record Office de Kew, sous la référence WO 223/10.

Ci-dessus. **Cette étonnante vue a été prise par un correspondant de guerre allemand, au téléobjectif, sans doute depuis Cabourg. La densité de la flotte alliée apparaît encore plus impressionnante.** (Bundesarchiv)

Ci-dessous. **A Hermanville-sur-Mer, les hommes de la 3rd British Division s'installent en position défensive derrière des canons antichars de 57 mm (6 pdr), alors même qu'il leur faudrait prendre de court la 21. Panzerdivision qui commence à peine à se déployer.** (IWM)

La division est ainsi répartie :

- état-major à Saint-Pierre-sur-Dives et PC tactique à Théville.
- Panzer-Regiment cantonné entre Falaise, Motheaux, Coulicœuf et Sassy;
- Pz. Gr. Rgt 125 :
  I. Abt. au sud de Magny la Campagne,
  II. Abt. à Sannerville, presque sur la côte,
- Pz. Gr. Rgt. 192 :
  I. Abt. à Carpiquet,
  II. Abt. à Gazelle;
- Panzerjäger Abt. : en position défensive près de la côte à Périers;
- Artillerie-Regimenter : à Thury-Harcourt et Bretteville-sur-Laize.

Le plan d'engagement est très complexe, surtout en raison du stupide compromis entre Rommel et von Rundstedt, aucun des deux hommes ne voulant lâcher la moindre once de pouvoir. Dans le cas où le débarquement aurait lieu dans le secteur de l'Orne, ce qui sera le cas, les deux bataillons les plus au nord (un de chaque Pz. Gr. Rgt.) passent aussitôt sous les ordres de la 716. ID. Le Panzerjäger-Abt. passe aussi à la 716. ID, tandis que la Flak est détachée auprès de celle de la défense de Caen.

Confusion lors du D-Day

Feuchtinger sait très vite qu'il se déroule quelque chose d'anormal, puisqu'il est prévenu entre minuit et une heure du matin, le 6 juin, par un message du bataillon de tête du Panzer-Grenadier-Regiment 125, qui indique que des paras ont sauté dans la région de Troam - Touffreville. Il ordonne au bataillon d'attaquer immédiatement.

Ci-contre.
A Lion-sur-Mer, un Churchill AVRE Petard de la 79th Armoured Division laisse passer une colonne de Bren Carrier de la 3rd British Division. Ces derniers sont dotés d'un blindage latéral surélevé, soudé sur la caisse, qui est avant tout destiné à assurer la protection de l'intérieur contre les embruns et les paquets de mer.
(IWM)

Ci-contre.
Un autre Churchill AVRE dans une ruelle de Lion-sur-Mer, Riva-Bella ou Ouistreham. L'engin porte l'insigne de la 79th Armoured Division.
(IWM)

De minuit à 7 heures du matin, Feuchtinger ne reçoit aucun ordre émanant d'un supérieur. Conformément au plan, il fait passer ses canons de 88 mm sous le commandement de la 716. ID. qui les déplace : ils ne tireront pas un seul coup de toute la journée. En revanche, trois d'entre eux, qui ne reçoivent pas le message, restent à l'endroit désigné par Feuchtinger lui-même : ils détruiront douze chars alliés à eux-seuls.

A 6 h 30, faute de la moindre directive venant de Rommel (absent) ou de von Rundstedt, Feuchtinger n'y tient plus et ordonne à toute sa division de se porter contre les parachutistes britanniques et de liquider la tête de pont.

A 7 heures, il apprend que sa division est placée sous les ordres de la 7. Armee, mais celle-ci ne donne aucune directive. Ce n'est qu'à 10 heures qu'un message arrive enfin : « *Le 84. Korps ordonne à la division d'arrêter ses mouvements vers la 6th Airborne Division et de se porter vers l'ouest, à travers l'Orne, où les forces protégeant Caen sont en train de se désintégrer rapidement.* »

Ce changement de direction n'est pas facilement réalisable car certains éléments de la division sont déjà sérieusement engagés contre les paras. Le Panzer Regiment 22 est contraint de faire demi-tour : un Kampfgruppe franchit l'Orne à Colombelles, l'autre à Caen. Deux unités restent au contact avec la 6th Airborne à l'est de l'Orne : le Panzer-Grenadier-Regiment 125 et la schwere Kompanie de l'Aufklärungs-Abteilung.

Dans l'après-midi, le Panzer-Regiment attaque de Caen vers Lion-sur-Mer, uniquement avec ses chars allemands, tous des PzKpfw IV, laissant ses Somua en arrière. Le choc avec les troupes débarquées par mer a lieu à proximité de Lebisey. Les canons antichars britanniques de 17 livres détruisent 11 Panzer IV à 2 000 mètres de distance, forçant les chars allemands à obliquer vers Plumetot, dans la direction d'Hermanville. A 19 heures, un Kampfgruppe, sans char, atteint la mer à Lion, trouvant ainsi une solution de continuité dans la tête de pont britannique. Au soir du 6 juin, Feuchtinger reconnaît que sa division a perdu 25 % de ses effectifs, mais affirme également qu'elle a arrêté les Alliés avant Caen, objectif du premier jour devant lequel les Anglo-Canadiens devront encore piétiner durant de longues semaines.

Le retard de la 3rd Division

La lenteur de la progression de la 3rd Division anglaise n'est pas seulement dûe à la léthargie provoquée par une capture trop facile des plages. Les South Lancs se sont certes emparés d'Hermanville, tandis que les East Yorkshire bataillaient dans Ouistreham jusqu'à ce que les 171 fusiliers-marins français du lieutenant de vaisseau Kieffer emportent la décision. Mais les Suffolk ne progressent pas vite en raison de la résistance allemande. Après la capture de Colleville, ils enlèvent le point d'appui allemand Morris, mais sont arrêtés devant Hillman. Cette redoute, soigneusement protégée par des champs de mines, des réseaux de barbelés et des bunkers, abrite le PC de l'IR 736.

Le premier assaut des Suffolk, bien que soutenu par de l'artillerie et par un escadron du 13/18th Hussars, ne parvient pas à pénétrer dans les défenses intérieures de la position, sans doute en raison de la pusillanimité des assaillants, dont les pertes sont pourtant très légères. Une nouvelle attaque, montée dans l'après-midi, progresse avec une telle lenteur que la position Hillman n'est finalement enlevée qu'à 20 heures. Les Suffolk n'ont perdu en tout et pour tout que sept tués et 25 blessés, mais ont été arrêtés pendant près de 10 heures !

En route vers Caen

Vers 11 heures du matin, la 185th Brigade termine son débarquement. Elle est prête à foncer vers Caen afin de s'établir au sud de la grande ville. Le groupement de tête se compose du 2nd King's Shropshire Light Infantry, monté sur les chars de la Staffordshire Yeomanry, tandis que l'artillerie automotrice du 7th Field Regiment suit afin de fournir son soutien.

Ci-contre, page de gauche.
Montée en ligne du Sturmgeschütz-Abteilung 200 de la 21. Panzerdivision. Les engins qui s'avancent, des H 39 français modifiés en canons d'assaut ou en chasseurs de chars (avec respectivement un obusier de 105 mm ou un canon antichar Pak 40) vont livrer bataille pendant plusieurs semaines dans le secteur de l'Orne. La qualité de cette photo est médiocre, car elle est tirée d'un film, mais elle est historiquement importante car les images allemandes du Jour J sont des plus rares.
(Tank Museum, Bovington)

La théorie n'est pas aisément mise en pratique : si l'infanterie se dégage facilement de la plage, il n'en est pas de même des chars, qui restent englués dans l'incroyable embouteillage de Sword Beach. A midi et demi, le 2nd Shropshire se décide à partir en avant, seul et à pied, en direction de Caen. A deux heures, il arrive au sommet de la côte de Périers, peu après avoir été rattrapés par leurs chars de soutien. Mais ceux-ci sont vite arrêtés : une batterie allemande, peut-être les trois canons de 88 mm placés par Feuchtinger avant la bataille, arrêtent net la progression des chars. En quelques minutes, cinq Sherman du Staffordshire sont incendiés, de même que quatre chars démineurs Flail des Westminster Dragoons. Il faut monter une attaque en règle avec soutien d'infanterie pour réduire au silence la position allemande.

Pendant ce temps, les deux autres bataillons de la 185th Brigade se sont mis en route eux aussi. Le 1st Royal Norfolk s'engage dans des champs situés à proximité de la redoute Hillman vers 15 heures, pour tomber sous le feu des mitrailleuses allemandes. En quelques instants, des dizaines d'hommes sont fauchés : plus de 150 en tout. L'avance est aussitôt arrêtée et le reste du bataillon s'enterre entre Beuville et Bénouville, ce qui met fin dans cette direction à la marche sur Caen, d'autant que plusieurs reconnaissances aériennes ont montré que la 21. Panzerdivision est en route vers Sword Beach, avec une petite centaine de chars disponibles. Dempsey appelle l'aviation à l'aide et à partir du milieu de journée, les Squadrons de la 2nd TAF ne cessent de marteler les colonnes de la 21. Pz. Div.

Vers 16 heures, les premiers Panzer IV, une quarantaine, arrivent au contact de la Staffordshire Yeomanry près de Biéville. Le combat est bref et les Allemands semblent surpris de trouver des chars britanniques en face d'eux. Deux PzKpfw IV sont détruits par les chars de la Staffordshire Yeomanry, deux autres par des canons antichars des Shropshire. [4]

Devant cette résistance alliée, les Panzer infléchissent leur avance vers l'ouest, progressant alors vers les hauteurs de Périers. Ils y rencontrent un autre escadron de Staffordshire, qui prélève un tribut de trois autres chars à la 21. Pz. Div. Un M 10 est mis hors de combat par les Allemands.

Malgré ces contretemps successifs, la 21. Panzerdivision continue de chercher la faille dans le dispositif allié pour atteindre la mer et tenter de prendre de flanc les éléments débarqués. Avec le recul du temps et compte-tenu de la puissance de feu de la flotte et de l'aviation alliées, la tentative allemande semble bien futile et marque les limites de la tactique chère à Rommel : vaincre l'ennemi sur les plages elles-mêmes. Les moyens amphibies des Alliés, leur connaissance parfaite des opérations combinées, en font des adversaires invincibles sur ce terrain. La seule chance de l'armée allemande, comme le pense von Rundstedt, est de triompher là où elle est la plus forte : en rase-campagne, loin de la mer et des aérodromes anglais.

Ci-dessus.
La présence de soldats italiens peut sembler étonnante en Normandie et pourtant ces deux hommes ont bien été capturés par des parachutistes de la 6th Airborne. Il s'agit de deux travailleurs des chantiers du Mur de l'Atlantique. Le groupe passe devant un chasseur de chars Achilles de la 3rd British Division. (IWM)

Une excellente démonstration en est faite au soir du 6 juin. Alors que certains éléments d'un bataillon de Panzergrenadier atteignent bel et bien la côte à Lion-sur-Mer, les Panzer restent hors des vues de la marine, avec des équipages sans doute impressionnés par le spectacle qu'offre la flotte alliée. A ce moment, le ciel se remplit de centaines d'appareils. Deux immenses colonnes, respectivement de 100 et 140 planeurs, apportent des renforts à la 6th Airborne Division. Comme chaque planeur est tiré par un C 47 ou un Halifax, plus de 500 appareils sont ainsi en l'air en même temps, sans parler de nuées de chasseurs d'escorte. Outre le côté saisissant d'un tel spectacle, il a une autre conséquence pour les hommes de la 21. Panzerdivision : les planeurs viennent se poser sur les arrières de la division, de l'autre côté de l'Orne, certes, mais rien ne permet d'affirmer que les éléments allemands restés sur place seront capables de contenir les parachutistes ainsi renforcés.

Feuchtinger, tenu au courant, suspend l'attaque et établit solidement sa division entre Cambes et le canal de l'Orne. Il envoie en même temps un rapport à Rommel, dans lequel il indique que l'assaut de sa division

4. le mot anglais est knocked out, terme emprunté à la boxe et qui convient parfaitement aux combats de chars, car un engin peut être mis hors de combat sans être pour autant définitivement détruit.

L'exploitation

Ci-dessous.
Le 13/18th Hussars, décidément très photographié, se déploie au sud d'Hermanville-sur-Mer au début de l'après-midi du 6 juin 1944. Il n'atteindra pas Caen avant la fin de la journée. Ces M4 Sherman portent encore une partie du dispositif d'échappement étanche fixé à l'arrière. (IWM)

Ci-contre.
Ces hommes de la 1st Special Service Brigade viennent de capturer trois soldats allemands qui ont été juchés sur le toit de la Jeep, pour une raison que nous ignorons. La scène se déroule à l'est de l'Orne, près de l'une des landing zones pour planeurs de la 6th Airborne Division.
(IWM)

a été arrêté par la reprise des débarquements aériens. Il n'empêche que l'intervention de la 21. Panzerdivision, conjugué avec la lenteur, pour ne pas dire la torpeur de la 3rd Division, a interdit aux Alliés de prendre Caen le soir du 6 juin, leurs éléments de tête étant pourtant parvenus à moins de cinq kilomètres de la ville.

Un effort de la brigade de soutien, la 9th Brigade, aurait sans doute permis d'atteindre Caen, mais l'irruption de la 21. Panzerdivision à Lion-sur-Mer pousse Rennie à lui confier un rôle purement défensif : tenir le flanc occidental de la tête de pont de Sword, afin d'éviter toute surprise. La dernière occasion pour une prise rapide de la ville disparaît ainsi.

Les Canadiens atteignent leurs objectifs

Sur la plage de Juno, les difficultés sont à peu près les mêmes qu'à Sword : l'embouteillage des plages atteint son comble, d'autant qu'à l'est comme à l'ouest, les deux extrémités du littoral sont encore tenues solidement par les Allemands. En conséquence, toutes les péniches ont tendance à venir à terre au mauvais endroit. La capture de Bernières n'améliore guère les choses car il se révèle impossible de déboucher : l'artillerie et les mitrailleuses allemandes bloquent toute avance. Il faut réorganiser les troupes, assembler correctement l'infanterie et les blindés, pour que l'avance puisse reprendre. Le terrain qui s'étend au sud de Juno est vallonné, mais les défenses allemandes n'y comptent aucune redoute et les villages, bien que fortement défendus, sont capturés les uns après les autres.

En fait, la bataille fait surtout rage sur le littoral, d'abord à Saint-Aubin, puis à Langrune-sur-Mer, qui résiste contre tout assaut. Le 48th Royal Marine Commando échoue dans ses tentatives, malgré le soutien du Royal Marine Armoured Support Regiment, avec ses chars Centaur et surtout de l'artillerie de marine, qui pilonne les positions allemandes. Aussi, à la tombée de la nuit, il existe encore une brèche de plus de quatre kilomètres entre la tête de pont canadienne et Sword Beach.

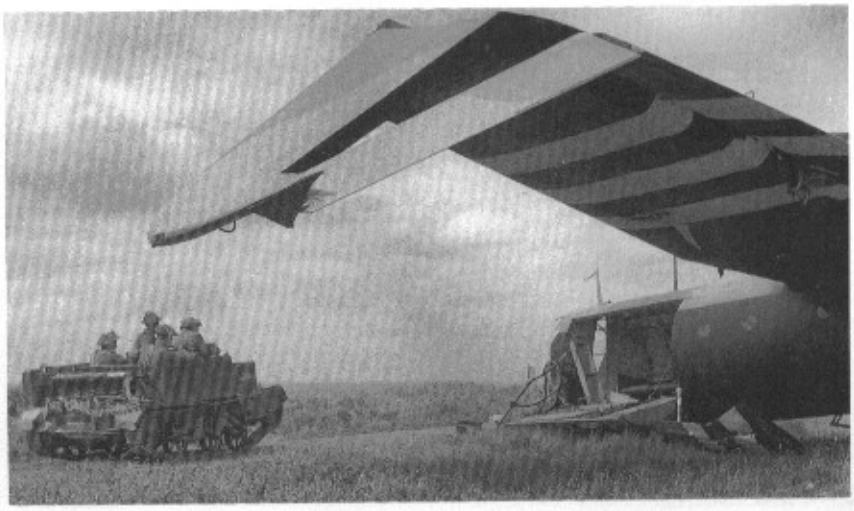
Vers le sud, la 9th Brigade ne peut atteindre l'aérodrome de Carpiquet, à plus de quinze kilomètres de la côte. En raison des difficultés rencontrées par la 8th Brigade, elle ne débouche de Bény qu'à 19 heures. La tentative de dernière heure des North Nova Scotia Highlanders, portés sur des chars du 27th Canadian Armoured Regiment, ne dépasse pas les abords de Villons-les Buissons. Il est alors trop tard pour tenter d'avancer jusqu'à Carpiquet, d'autant que les deux unités sont déjà trop en flèche, alors que les chars de la 21. Panzerdivision tiennent solidement le terrain à leur gauche.

La 7th Brigade s'est arrêtée quant à elle à Fontaine-Henry et au sud de Creully, mais deux Troops du 1st Hussars, non accompagnées d'infanterie, ont poursuivi loin vers le sud, sans rencontrer d'opposition, traversant Bretteville l'Orgueilleuse et atteignant presque Carpiquet, en coupant la nationale 13 entre Caen et Bayeux, avant de se replier faute d'un soutien d'infanterie.

La 50th Division n'est pas très pressée

A l'ouest du secteur britannique, la 50th Division ne fait guère plus de zèle que la 3rd : il semble que les fantassins britanniques soient particulièrement précautionneux. La 231st Brigade s'est avancée assez vite jusqu'à la station de radar d'Arromanches, mais il lui faut plusieurs heures avant de s'emparer de la partie occidentale du village, malgré un pilonnage en règle d'un destroyer et du 147th Field Regiment, Royal Artille-

Ci-dessous.
Un Bren Carrier de la 3rd British Division, débarqué par mer, rejoint la LZ de Ranville où ce planeur irrécupérable s'est lourdement posé.
(IWM)



Ci-dessus.
Tant que les plages ne sont pas dégagées de tous leurs obstacles par les Demolition Teams de la Royal Navy ou des Royal Engineers, les énormes LST ne peuvent s'aventurer jusqu'à la côte. C'est alors qu'interviennent les rhino-ferries. Le LST 21 décharge ainsi des véhicules de la 79th Armoured Division, dont le char « Virgin », en face de l'une des plages britanniques. On reconnaît l'insigne divisionnaire à tête de taureau sur le glacis du M4.
(National Archives)

Au soir du 6 juin 1944

ry. Il est alors 21 heures et la nuit tombe. L'avance est reportée au lendemain.

Le 47th (Royal Marine) Commando ne progresse guère plus vite en direction de Port-en-Bessin, d'autant qu'un dur combat le retient à La Rosière jusqu'au soir. A la nuit tombée, le 47th Commando s'enterre à environ deux kilomètres au sud de Port-en-Bessin, sans avoir pu, bien entendu, obtenir un contact avec les troupes américaines débarquées à Omaha.

Vers le sud, le 2nd Essex et le 2nd Gloucestershire manquent d'entrain dans leurs opérations : il leur faut près de cinq heures pour avancer de cinq kilomètres, en face d'une résistance insignifiante. Aussi, à la fin de la journée, Bayeux n'est pas capturée, malgré sa proximité de la côte.

En revanche, la 69th Brigade est véritablement à la peine dans le secteur de Crépon, face à un Kampfgruppe de la 352. ID, composé du I. Abteilung, IR 915, du 352. Schützen-Abteilung et de dix canons automoteurs du Panzerjäger-Abteilung 352. Un combat d'une rare violence se développe à partir de 16 heures entre ce Kampfgruppe et la 50th Division. L'histoire officielle britannique insiste sur les pertes du groupe de combat allemand, mais avec une insistance telle qu'il est évident que du côté britannique aussi, les pertes sont des plus lourdes. D'après un rapport allemand, il ne serait resté que 90 soldats valides dans le Kampfgruppe, ce qui semble très peu, même s'il est certain que l'officier en charge du groupement a été tué dans les combats. Quoiqu'il en soit, l'avance britannique dans ce secteur est bloquée.

La situation au soir du 6 juin

Sur le front britannique, les résultats du débarquement sont bien entendu satisfaisants, même s'ils laissent quelque peu à désirer : après un début remarquable et une capture le plus souvent très rapide des plages et de leurs abords, la progression à l'intérieur des terres a été lente. Ni Bayeux, ni Caen, ni la nationale 13 entre les deux villes n'ont été capturés. Il est probable que les objectifs du D Day avaient été fixés avec trop d'optimisme, puisque même dans la tête de pont d'Utah Beach, où le débarquement s'est déroulé beaucoup mieux que prévu, les objectifs n'ont pas été atteints.

Les raisons de ce retard ont été expliquées tout au long de ce chapitre : qualité de la résistance allemande dans certains points d'appui, intervention rapide de la 21. Panzerdivision malgré les bombardements aériens et les changements de direction intervenus au cours de la journée, lenteur d'exécution de la part de certaines unités britanniques, notamment de la 3rd Division. Sur le front américain, les raisons ne sont pas tout-à-fait semblables : la résistance allemande, excellente à Omaha, était inexistante à Utah. Et les troupes américaines n'ont fait preuve d'aucune léthargie. Les difficultés d'exploitation à Utah sont dûes avant tout à l'extrême dispersion des troupes des deux divisions aéroportées et à la confusion qui en découla. A Omaha, les pertes des premières vagues d'assaut ont été telles qu'il est remarquable qu'au soir du premier jour, une tête de pont étroite, mais solide, ait pu être constituée.

Plus encore qu'à l'aviation, ce succès est dû à la puissance de la marine, capable non seulement d'amener à pied d'œuvre une force d'assaut considérable, mais aussi de la soutenir grâce au feu dévastateur de ses cuirassés, de ses croiseurs et autres destroyers. A Omaha, il est évident que sans l'appui déterminant de la marine et tout particulièrement des destroyers venus tirer à bout portant sur les positions allemandes, personne n'aurait pu venir en aide aux assaillants, pas même l'aviation, jouissant pourtant d'une supériorité absolue.

A Utah et sur les trois plages britanniques, la flotte a également joué un rôle de tout premier plan. Les chiffres sont parlants à cet égard. Le 6 juin 1944 à minuit, la flotte a réussi l'exploit de mettre à terre pas moins de 132 715 hommes, sur les cinq plages de débarquement. Rien que dans le secteur britannique, un matériel considérable a été débarqué :

- 5 100 véhicules;
- 900 chars et blindés;
- 240 canons de campagne;
- 80 canons de DCA;
- 280 canons antichars.

Cette réussite remarquable a été obtenue à un prix des plus bas. Seuls deux navires de quelque importance ont été coulés : le destroyer américain USS *Corry* et le destroyer norvégien *Svennen*. il convient d'ajouter quelques dragueurs de mines à ce chiffre. Du côté

des péniches elles-mêmes, les dégâts sont plus nombreux puisque rien que dans la zone britannique, 258 d'entre elles ont été endommagées. Quoi qu'il en soit, ces pertes sont suffisamment modestes pour que le flot continuel des renforts et des approvisionnements n'ait jamais été perturbé.

Quant aux pertes en matériel (chars, blindés, camions), elles sont impossibles à évaluer avec certitude. Rien qu'à Omaha, les Américains reconnaissent avoir perdu près de 90 chars. Feuchtinger indique pour sa part que la 21. Panzerdivision a commencé la journée avec 134 chars, mais qu'il n'en restait plus que 70 en état de combattre à la tombée de la nuit.

Pour ce qui est de l'aviation, les rapports allemands indiquent la perte de 36 avions (pour une centaine de sorties, soit plus du tiers), tandis que les Alliés reconnaissent avoir perdu 127 appareils, chiffre remarquablement bas pour une flotte aérienne dépassant les 10 000 avions !

Les pertes en vies humaines

Tout d'abord, il est important de noter que les pertes allemandes du 6 juin sont inconnues pour des raisons évidentes : les divisions dûrement malmenées le Jour J ont été incapables de fournir un état exact de leurs effectifs en fin de journée.

Du côté allié, les chiffres manquent eux-aussi de précision, le nombre de disparus étant énorme, surtout pour les parachutistes. Ceci s'explique par la grande dispersion des sauts : des centaines d'hommes n'avaient pas encore donné signe de vie à la fin de la journée, mais n'étaient pas pour autant hors de combat. Ils ont rallié plus tard.

Voici le détail des pertes britanniques, d'après un rapport soumis au War Cabinet. [5]

Il est étonnant de constater comme ces chiffres sont voisins les uns des autres. Le total général est de 4 121, mais comme la plupart des disparus seront récupérés dans les heures qui suivent, l'histoire officielle britannique avance un chiffre corrigé de 3 000 hommes environ.

Du côté américain, les pertes à Utah sont parfaitement connues : 197 hommes pour la 4th US Division. A Omaha, le nombre de tués, blessés et disparus est généralement évalué à 2 000 hommes. Reste le cas des deux divisions aéroportées, beaucoup plus difficile à cerner en raison des troupes sur un immense périmètre. Certains Sticks mettront jusqu'à deux semaines pour rallier les lignes américaines ! En général, les historiens s'accordent à donner le chiffre de 3 800 hommes pour les 82nd et 101st Airborne, tout en gardant à l'esprit que la proportion de disparus est anormalement élevée et ne correspond en rien à la réalité.

Même en retenant comme chiffre définitif l'évaluation la plus haute, les pertes humaines des Alliés ne dépassent pas les 10 000 hommes, pour un succès impressionnant puisqu'au soir du 6 juin, les têtes de pont sont solides, même celle d'Omaha, et le Mur de l'Atlantique est rompu. Certes, et les faits vont le prouver, la bataille de Normandie est encore loin d'être remportée. Mais la vitesse à laquelle les renforts arrivent laissent présager que les Allemands ne pourront reprendre l'initiative tactique. Ils manquent d'ailleurs d'un plan concret pour repousser les Alliés à la mer et Rommel, dont la patience n'a jamais été une des qualités, se contentera de lancer dans la bataille ses Panzerdivisionen au fur et à mesure de leur arrivée, dans l'espoir de trouver une faille inexistante dans le front allié. L'armée allemande, dans la bataille qui s'ouvre, ne pourra que subir la pression des Alliés. ❐

5. CAB 106/1088. Public Record Office, Londres.

Pertes britanniques, le 6 juin 1944

unité	tués	blessés	disparus	total
6th Airborne	61	349	612	1 022
3rd Division	107	511	339	957
3rd Canadian	355	708 (blessés et disparus)		1 063
50th Div.	144	617	318	1 079

Ci-dessous.
Sur Juno Beach, un caporal canadien tient en respect avec sa Sten deux prisonniers allemands qui jugent avec un agrément mitigé cette mise en scène pour le photographe. Le caporal canadien, qui appartient au Régiment de la Chaudière, éprouve lui aussi quelque mal à garder un air martial.
(Archives Publiques, Canada)

6 JUIN 1944, LA PREMIERE VAGUE !

La campagne de Normandie (I)

Pour reprendre pied sur le continent, les Anglo-américains doivent non seulement briser le mur de l'Atlantique, mais aussi prendre de vitesse les Allemands dans l'acheminement des renforts afin de ne jamais perdre l'initiative tactique. En conséquence, le rôle de la flotte est essentiel et doit se maintenir au même niveau élevé durant des mois. Elle doit également mettre à pied d'œuvre cinq divisions d'infanterie pour le *Jour J* et leur offrir un appui d'artillerie.
Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, trois divisions aéroportées sautent sur les deux ailes du front d'invasion, à la base du Cotentin et au bord de l'Orne. Malgré la grande dispersion des parachutistes, la plupart des missions sont remplies avant même le lever du jour.
Les opérations amphibies commencent à 6 h 30 au matin du 6 juin 1944, sur les deux plages américaines. Si l'effet de surprise joue totalement à *Utah Beach*, où le débarquement de la *4th US Division* ne coûte même pas 200 hommes, les *1st* et *29th* US Divisions sont mises en échec pendant de longues heures à *Omaha* par les défenseurs de la *352. I.D.* Seule l'intervention des navires de soutien permet de soulager les fantassins cloués au sol. En fin de journée, la situation est rétablie, mais 2 000 soldats américains ont été mis hors de combat. Sur les trois plages britanniques, le débarquement est assez coûteux, mais les premiers objectifs sont vite atteints. En revanche, l'exploitation est beaucoup trop lente et Caen, l'objectif de fin de journée, qui ne tombera qu'après des semaines de dure bataille.

Dans la même collection

N° 3 - Tobrouk (La guerre du désert - I)
N° 4 - Guderian perce à Sedan
N° 5 - Opération Barbarossa (La guerre à l'Est - I)
N° 6 - Bir-Hakeim (La guerre du désert - II)
N° 7 - Rhin et Danube (La campagne d'Allemagne - I)
N° 9 - Bataille pour Moscou (La guerre à l'Est - II)
N° 10 - Au cœur du Reich (La campagne d'Allemagne - II)
N° 11 -El Alamein (La guerre du désert iii)

*(N° 3 à 10 disponibles, **69 FF + 10 FF** de port chaque)*

Dans la collection reliée, volumes doubles

– **De Tobrouk à Bir-Hakeim** (Tobrouk + Bir-Hakeim)
– **Guerre éclair à l'Ouest** (Gudérian perce à Sedan + Blitzkrieg à l'Ouest)
Volumes cartonnés, 168 pages. ***138 FF + 25 FF*** *de port.*

A paraître mars1994

– **Objectif Moscou !** (Opération Barbarossa + La bataille de Moscou)

En vente exclusive chez : **Armes & Collections, 19, avenue de la République, 75011 Paris.**

Chaque trimestre dans cette collection :

- 100 photos d'époque
- 24 dessins en couleurs des matériels
- Les cartes en couleurs des opérations
- Les organigrammes des unités

... une extraordinaire source de documentation pour tous les passionnés d'Histoire de la Seconde Guerre mondiale.

19, avenue de la République,
F-75011 Paris. Tél. : (1) 40.21.18.20.